

LES VEUS DEL DELTA

L'origen i evolució d'un territori fràgil; el Delta del Llobregat

Noemí Núñez Veciana

LES VEUS DEL DELTA

L'origen i evolució d'un territori fràgil; el Delta del Llobregat

TREBALL FINAL DE MÀSTER
MBArch – Línia d'urbanisme 2015-2016
Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona. UPC

Autor: Noemí Núñez Veciana
Director: Joaquim Sabaté
Co-director: Paula Orduña

ÍNDEX

#00. INTRODUCCIÓ	8
El perquè de tot plegat	8
El cas del Delta del Llobregat	9
Estat de l'art	10
Objectius	11
Metodologia	12
#01. UN TERRITORI FRÀGIL; DE TERRA I AIGUA	
La formació del Delta del Llobregat	13
1.1. El terreny guanyat al mar	13
1.2. Canals i camins construeixen el Delta	15
1.3. L'ordre al camp	19
L'ordre dels pagesos	20
L'ordre dels urbanistes	23
La veu del territori. Conclusions	26
#02. QUATRE CASES	
El Baix Llobregat, de llogaret a ciutat	27
2.1. On ens col·loquem, on creixem	27
2.2. El Prat de Llobregat, un poble enmig dels camps	32
La consolidació del nucli urbà. Etapa del 1891 al 1924 (Sobre cartografia de 1891)	40
L'extensió est. Etapa del 1924 al 1946 (Sobre vol del 1946)	41
L'explosió urbana. Etapa del 1946 al 1986 (Sobre el vol del 86)	42
El finançament de la indústria i el confinament del nucli urbà. Etapa del 1986 al 2014 (Sobre vol actual).	43

2.3. Projectar en el límit. L'Àrea residencial estratègica "Eixample Sud"	46
El pla urbanístic de l'Àrea Residencial Estratègica "Eixample Sud"	46
En el temps llegim l'espai	53
Les claus del projecte en el límit	59
La veu de la ciutat. Conclusions	62
#03. VIES DE MOBILITAT	
La xarxa d'unió amb la metròpoli	63
3.1. De línies i punts	63
Les infraestructures del transport, elements de la ciutat	63
Dels camins a la infraestructura metropolitana	65
La veu i el paisatge de les infraestructures. Conclusions	77
Valoració del projecte de mobilitat: punts, xarxes i linealitats	77
#04. DE LA MÀ A LA MÀQUINA	
L'ocupació industrial, un capítol més de la història	79
4.1. De l'hort a la xemeneia	79
L'horta: patrimoni del segle XXI	79
L'aigua: motor de la industrialització del Baix Llobregat als s. XVIII-XX	81
Les primeres indústries al Delta del Llobregat	82
4.2. De la dispersió al planejament	84
Les masies, un esquitxat d'història	84
Les eines de planejament de la producció contemporània	85
4.3. La franja nord, una barrera franquejable	86
Però... com ho fem al Delta?	88
La veu de la ciutat productiva. Conclusions	90
REFLEXIÓ FINAL	92

ANNEXOS.....	93
Annex 1. Els beneficis de l'agricultura ecològica al Parc Agrari.....	93
Annex 2. Estudi sobre la reutilització de corredors biològics com a itineraris al Delta del Llobregat.....	94
Annex 3. Els itineraris culturals: un futur per al nostre passat.....	95
Annex 4. Esbós i perspectiva: El Pla Macià.....	96
BIBLIOGRAFIA.....	97
Llibres.....	97
Articles / Tesis.....	97
Pàgines web	98

#00. INTRODUCCIÓ

El perquè de tot plegat

De petita, recordo passejar en bicicleta amb el meu pare entre joncs i canyes, els mosquits entrant-me als ulls i les cames cobertes de fang. Fèiem rutes mentre m'explicava tot d'històries sobre les cases pairals o les inundacions al camps i al poble. Veure com n'estava de contaminat el riu era una cosa habitual, amb el que es pot deduir que era impensable fer un bany a la platja. La costa era un pou negre i el final d'una acumulació de contaminants i pudors provinents de les fàbriques. Els pocs animals que hi veiem estaven gairebé morts. Però no per això deixàvem de passejar, eren els moments per regalar-nos la nostra terra, i a més, en teníem l'oportunitat. Així que recorriem camins entre masies al costat dels canals, gaudint de les meravelloses construccions manuals envoltades de carxofes, melons o enciams. No era estrany doncs trobar-se un pagès que t'oferia provar alguna fruita de l'hort.

Però aquesta historia comença al Prat, d'on en sóc nascuda i des d'on vaig començar a forjar aquesta imatge del delta que encara avui dia guardo a la retina. Els meus pares m'expliquen que quan van arribar al Prat, en plena època de migracions, era un poble amb quatre cases, amb moltes zones on no hi havia gairebé carrers i que anar d'un lloc a l'altre era caminar entre canals d'aigua o al costat de grans esplanades de terra. Mica en mica aquests camps van anar desapareixent donant lloc a les grans extensions urbanes, però aquells dies d'inundacions i de poder tocar la terra amb les mans sempre els han portat amb ells, són els records d'un temps de canvi. Una de les coses que no oblidaré mai és que, a cinc-cents metres de casa meua encara hi havia una masia. No fa tants anys, al petit corral dins la finca, sentia cada dia el cant dels galls a les cinc de la matinada. Estrany va ser el dia en que, de sobte, vaig deixar d'escoltar-los i vaig pensar que alguna cosa estava succeint...

Aquest sentiment cap al delta neix de l'herència dels meus pares i d'una estima que he anat forjant amb els anys, fruit del contacte continu amb aquest indret. Però

l'estimació sovint ve acompanyada de preocupació per poder mantenir allò que apreciem. En aquest sentit, el Delta del Llobregat, a dia d'avui pateix un abús i la dominació de la poc curosa construcció urbana que ha anat aturant i malbaratant la xarxa agrícola construïda pels pagesos, i amb ella, una porta es tanca al coneixement d'aquesta enriquidora cultura productiva.

Amb aquesta tesina pretenc reflexionar sobre els processos urbans que han donat lloc a la forma d'aquest territori fràgil, a través d'una mirada atenta a quatre punts claus que han estat determinants en el seu desenvolupament: la construcció del delta, la formació urbana, la mobilitat i la indústria. Recordar i posar en valor els fets fonamentals que han transformat el territori i de quina forma ho han fet, és en si mateixa una eina que donarà sentit als projectes de futur.

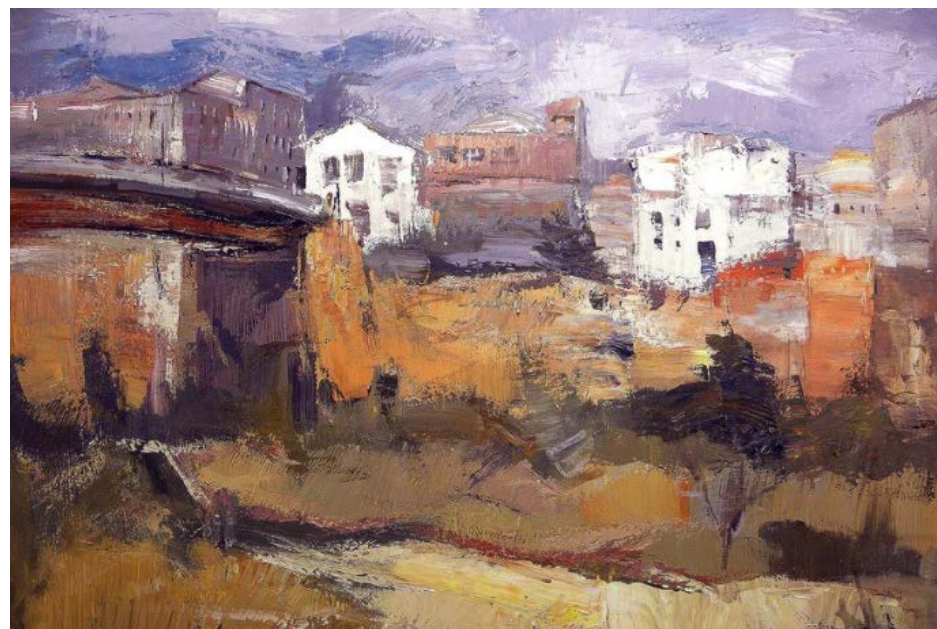


Fig. 1. "Esparraguera" A la comarca del Baix Llobregat. Oli sobre tela de l'autor local Ernest Descals. 2011.

El cas del Delta del Llobregat

El sòl altament ric d'un Delta permet que aquest sigui favorable per l'agricultura i l'economia del lloc, entenent des d'un principi l'esforç que suposa domesticar aquesta terra. El cas d'estudi del Delta del Llobregat planteja, per una banda, el reconeixement del territori des de l'estudi de algunes de les operacions urbanístiques que l'han conformat, i per altra i com a cas genèric, l'estudi de la transformació i l'ocupació de territoris fràgils.

La meua investigació delimita el seu àmbit a la part baixa del Baix Llobregat, al llarg de tota la seva extensió des de la part oest de Castelldefels fins a l'Avinguda del Paral·lel, abastint una franja limítrof amb la ciutat de Barcelona. En aquest espai s'estudien, de forma històrica i gràfica, algunes de les diverses capes a nivell territorial que al llarg del temps han modificat l'estructura deltaica, entenent que l'estudi d'aquesta estructura, que s'ha adaptat segons les necessitats humanes, podria ajudar-nos a encaixar dins d'aquest sistema agrari les necessitats, sempre creixents, de la societat del XXI.

Però estudiar l'evolució de les formes urbanes existents no és quelcom nou. Marcel Poëte, ja va remarcar la importància de les traces existents com a base de la projecció urbana, sobre la seva permanència i persistència en el temps i sobre com aquestes traces son importants per projectar la ciutat.

“El traçat d'una ciutat és l'expressió més sintètica d'ella, és el seu pla base, d'on sorgeix tota la resta. Generalment, és molt difícil esborrar aquesta empremta, ja que la seva geometria és permanent.” Marcel Poëte, 1967.

La tesina gira entorn a quatre capítols escollits per la seva importància en la construcció dels assentaments humans:

1. El primer capítol fa referència a la formació del medi com a base per la construcció dels espais urbans, com a entitat natural que es forma per processos naturals, però també per la construcció humana que modifica la seva estructura i la seva forma.
2. El segon capítol tracta la modificació i construcció del paisatge agrícola per l'home, des de les tècniques urbanes tradicionals fins a les actuals, a través d'una mirada històrica i crítica en tres escales: la territorial, la de ciutat i la de barri, fent èmfasi en el tema del tractament del límit entre la ciutat i l'espai agrícola o rural.
3. El tercer capítol tracta les infraestructures del transport com el mitjà que ha afavorit la connexió dels nuclis urbans a més del seu creixement econòmic i social. Es pretén reflectir la importància d'elements que limiten, que estenen i que tallen les activitats urbanes i del territori. Es posa especial atenció en actuacions existents o pensaments que afavoreixen la minimització dels processos de separació entre elements de la ciutat.
4. El quart capítol tracta la producció i la indústria com a processos i elements que han impulsat l'economia del lloc. Aquí es tracta el volum que ocupen i com s'ha produït la seva expansió, des de les primeres masies a les indústries actuals, plantejant possibles vies d'intervenció per a teixits industrials ja consolidats i que formen una barrera entre els nuclis urbans i el delta, com a forma de revitalitzar-los.

Estat de l'art

El domini i la modificació del territori per la utilització agrícola és present arreu on els humans ens hem assentat i hem fet ciutats. La forma en que ens hem enfrontat al medi, la manera en que els nuclis urbans s'han expandit o quins han estat els factors que ho han facilitat o entorpit, mostren les repercussions que s'han produït en el paisatge a nivell físic i visual.

Paisatges amb una gran càrrega cultural i històrica han patit i segueixen patint avui l'evolució de les ciutats modernes, on tot és més ràpid, menys curós i regit per lleis més econòmiques que racionals i emocionals.

En l'actualitat, El Baix Llobregat és i ha estat un tema molt recurrent, estudiat i projectat, amb molta documentació escrita i gràfica. Molts autors han recopilat informació històrica amb la qual han realitzat publicacions i llibres on s'ha parlat des de la formació geològica, els tipus i formes de colonització del territori, la història des de la societat o els projectes urbans.

Aquesta tesina s'ha enfocat des de dues perspectives diferents; la històrico-social i la projectual-reflexiva.

Els **estudis històrics i socials** als que m'he pogut apropar giren entorn al Prat de Llobregat i els seus voltants agrícoles. En aquest marc es troben persones que, sense dedicar-se exclusivament al tema, han recopilat i escrit sobre la història del lloc.

El Pare Andreu de Palma realitza diversos llibres en que reflexa la cultura i economia del nucli urbà en expansió amb una visió social i sobre l'època de la pagesia de finals del segle XVIII-XX. En Jaume Codina realitza tot un estudi de caire teòric i un tant gràfic on comença a esbossar la posició de construccions rurals, cases i edificis comunitaris entorn al Prat fins al 1800. També realitza estudis sobre la cultura i societat productiva de la Barcelona des del segle I fins al segle XX on tracta temes com els terrenys (mujades, transaccions de béns, intercanvis de terres, lloguers, quantitats i tipus de producció agrícola, etc).

Ja en una època més propera trobem a Josep Lluís Ferret i Pujol. El seus escrits són un reflex del seu coneixement en matèria d'aigües i del seu profund interès en la cultura i la història del Prat. Ha participat en cursos, conferències, jornades i seminaris sobre aquests temes. És un col·laborador habitual de la revista Delta Llobregat. I per altra banda, el seu germà Joan Lluís Ferret i Pujol, que ha estudiat la formació geològica del delta del Llobregat, l'aviació, les barques de passatge o la indústria. La seva tasca ha estat important en l'ordenació i descobriment de les diverses etapes de formació que ha patit el delta des del segle V al XIII.

Els dos germans encara avui continuen donant xerrades i indagant sobre temes a l'arxiu, d'on en són habituals. Un últim nom que cal comentar és Marga Gomez Inglada. Historiadora i arxivera del Prat, en l'actualitat ha continuat amb el llegat dels principals autors i historiadors del Prat, aportant la visió sobre les agrupacions socials, lluites modernes per la millora de la ciutat i una actualització de la història tradicional. Aporta una aproximació als plànols de creixement urbà al Prat en quatre fases. Però aquests plànols són poc precisos i no aporten la relació de la ciutat amb el context urbà agrícola.

Aquests textos i recerques sobre el que podríem anomenar “cultura urbana” han aportat dades, processos de creixement, censos, informacions sobre la societat i cultura del lloc. D'alguna forma han intentat apropar-se a una espècie de representació urbana que permet donar pinzellades, sense entrar en massa detall, sobre l'espacialitat de les primeres construccions en aquest territori agrícola i en relació als municipis del voltant. Aquesta mirada que es realitza en una **escala de ciutat i de barri** conté matisos i dades que ens apropen molt més a la vida quotidiana dels qui habitaven el delta fa més de 100 anys.

Per altra banda, i quan hom vol conèixer a una **escala territorial** o més global, els referents canvien i les mirades també. Per una banda, podem trobar autors que han estudiat el territori **a través de l'exercici i assaig projectual**, que els permet reflexionar a través de projectes, com en Joan Busquets, J. L. Gómez i Solà-Morales que realitzen “Un projecte per al Delta del Llobregat, 1974”, on estudien sobre la mobilitat al delta, les connexions viàries, el comerç i els punts d'intercanvi a nivell territorial.

En Manuel de Solà-Morales realitza aquest mateix tipus estudi amb una de les propostes per a l'Eixample Prat Nord. Moltes de les reflexions que apareixen en aquest projecte son d'utilitat, com la permeabilitat, la continuïtat, la contigüitat, etc. També comença la sèrie d'estudis sobre el territori de Catalunya en els que fa èmfasi en la representació urbana de les ciutats, d'on en prenc referència com a forma per entendre l'urbanisme no només a través de la història, sinó de la representació.

Un altre tipus d'estudi territorial és **a través de projectes realitzats** on n'és un exemple en Miquel Roa, que actualment es troba realitzant la seva tesi doctoral sobre el Baix Llobregat. En Miquel redacta el PDU del Baix Llobregat i estudis sobre les diferents capes del territori: agricultura, topografia, mobilitat, indústria, Serveis i itineraris, etc. Autors que apareixen juntament a Roa son Manuel Ribas amb el que realitza també estudis sobre el territori de la metròpoli de Barcelona, o Ignasi Riera amb el que estudia sobre el tema de la consciència comarcal.

Un altre autor, en el que mirar el delta des del projecte i la reflexió, el paisatge cultural i el valor de la memòria històrica, és en Joaquim Sabaté, que forma part de l'equip redactor del projecte del Parc Agrari o les Colònies del Baix Llobregat on tracta el tema de la recuperació de les edificacions i els itineraris culturals, a més de diversos articles on parla de la territorialitat i del Parc Agrari.

I per últim, l'escala territorial també s'ha tractat **a través de l'estudi teòric i tècnic**. A través de la dissecció del territori, la catalogació i classificació, com la tesi doctoral de Xabier Eizaguirre que aporta un exhaustiu estudi sobre les formes d'ordenació agrícoles. O a través de la recopilació d'informació sobre projectes realitzats o no, textos i la pròpia experiència, com és el cas de Manuel Torres i Capell al llibre de la Formació de la Urbanística Metropolitana de Barcelona.

Objectius

L'objectiu d'aquesta tesina és que sigui un document entremig, un dossier inicial que, sense arribar a aprofundir en cadascun dels temes, ja escrits per molts altres autors, doni una idea global d'aquest indret a través de la història, l'espaiabilitat i la observació crítica mitjançant diferents capes superposades, donant lloc a una mirada transversal i multi-escalar.

Aquesta forma d'enfocar els capítols em serveix primer, a títol personal, per endinsar-me encara més en un territori que estimo, del qual encara avui no ho conec tot. I la millor manera de fer-ho és coneixent-lo i coneixent la història, els projectes i els estudis que amb anterioritat ja s'han realitzant, tenint en compte la problemàtica actual.

Com a segon concepte, la reflexió sobre la història de certs punts que són més o menys actuals en quant al creixement i ocupació del territori, juxtaposant projectes realitzats o no, teories, conceptes i visions. A través de tota aquesta munió de temes, vull crear un pensament crític i reflexiu que aportï ja no solucions, sinó preguntes. Perquè preguntar-se sobre quelcom és mantenir-ho viu.

Metodologia

Aquest estudi s'aborda a través de diverses perspectives:

1. En tots els capítols hi ha un part important de **recerca històrica** que serveix per posar en context i entendre lloc des de diversos punts de vista. Mitjançant els referents teòrics i la història urbana es pot entendre la **repercussió a nivell social, econòmic i polític**.
2. De forma general es realitza una cartografia interpretativa per entendre gràficament cadascun dels temes i la seva **repercussió espacial** al territori deltaic.
3. A partir dels dos primers punts, faig una **reflexió crítica** en cadascun dels capítols amb la intenció d'aportar una visió crítica sobre l'ocupació de territoris fràgils amb cert interès històric i cultural. **Donar importància al fet de conèixer un lloc i les seves empremtes** com allò que essencial per desenvolupar futurs projectes.
3. Buscar la correspondència espacial en el context socio-cultural i econòmic. Intentant transcriure aquests fets de caire més teòric a l'espai urbà com a forma d'iniciar una cartografia urbana del lloc.
4. Utilitzar els instruments adients: redibuixats, descripcions i observacions.

Per tal de dur a terme la recerca, he tractat de:

1. Dividir-la en temes, cadascun dels quals pot interpretar-se com una hipòtesi on es mostren alguns dels processos implicats en la transformació del delta del Llobregat des de 1981 fins avui.
2. Com a norma general, el concepte que utilitzo en aquest treball és el de poder dibuixar allò que és tangible, a través de plànols i vols reals. Això em fa allunyar-me de la mirada que han pogut tenir projectes realitzats o no en aquest indret o d'altres mirades subjectives, donant importància a la realitat palpable. He escollit 4 dates importants: El 1891 amb el plànol de Brossa i Almera, el 1946 amb el primer vol dels Americans, el 1986 i el 2016. I com si es tractés d'una mirada des del passat, construir una cartografia que mostra el pas del temps en cadascun dels temes.

#01. UN TERRITORI FRÀGIL; DE TERRA I AIGUA

La formació del Delta del Llobregat

OBJECTIU DEL TEMA

Una petita introducció al que ha estat la formació del Delta.

HIPÒTESI

La formació del delta no ve tant determinada per un desenvolupament natural, ans per la construcció de l'home. La formació de la xarxa agrícola, construïda de forma curosa pels pagesos a través de dècades, va donar lloc a una base econòmica que ha marcat la forma en que els municipis s'han situat i expandit.

MÈTODE PER DEMOSTRAR-LA

Primera part per mostrar la formació de les diferents línies de costa en els segles com la part menys condicionada per l'home i l'evacuació de les rieres i torrents a través dels municipis. Segona part on es tracta la xarxa bàsica de canals i camins com la base de l'agricultura i del parcel·lari urbà. Posar en context el tema que es tracta al capítol "Quatre cases".

1.1. El terreny guanyat al mar

Tot riu deixa empremtes geològiques i aquestes són les que ajuden als geòlegs a reconèixer les diverses lleres i l'evolució de les línies de costa quan aquest desemboca al mar. Els rius arrosseguen materials al llarg del seu curs que es materialitzen en la formació de terrenys deltaics. Però això no és un procés tant simple.

Els deltes es formen primer pel corrent del mar que desplaça els sediments i aquests s'acumulen a la desembocadura creant una zona pantanosa al seu darrera. L'acumulació de sediments provoca una zona d'aigües tranquil·les que permet el creixement de sediments en sentit contrari, formant els maresmes o estanyos. Aquest és un procés que es va repetint formant així les diferents línies de costa, afavorides en gran part pels canvis climàtics, els increments i la freqüència de les pluges i el moviment de les mareas dins la Edat de Gel.

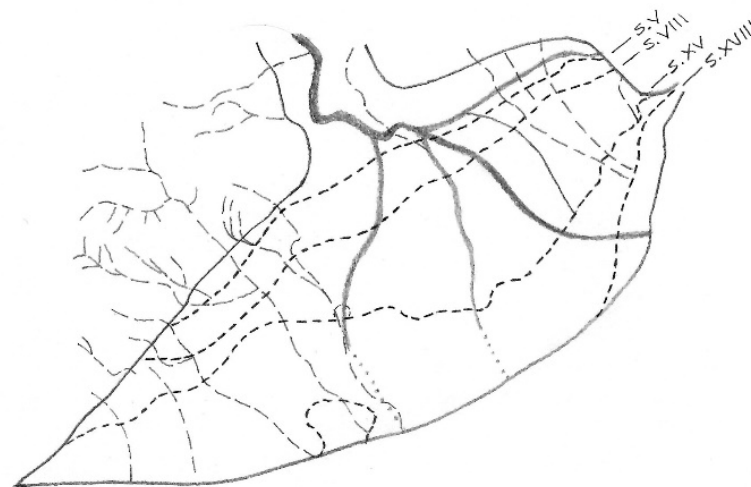


Fig. 2. Formació de les línies de costa del Delta del Llobregat. Elaboració pròpia a partir de gràfics elaborats pel geòleg J.M. Ferret i Pujol a partir d'estudis anteriors i propis.

En els diversos estudis realitzats per geògrafs i arqueòlegs s'han trobat vaixells enfonsats a la zona que actualment encara coneixem com Les Sorres¹, fet que suporta les teories de la estratigrafia per edats. La zona més propera al mar és on trobem les maresmes i estanys, els quals apareixen com a terminació de braços avui secs del riu. Son llocs on és molt difícil desguassar l'aigua i on ho és més encara, distingir què es terra o aigua.

Topogràficament, el Baix Llobregat es troba a un lloc advers per a la ocupació humana, entre la forta pendent de la muntanya i les terres d'al·livi del fons de la vall. Es situa entre el massís del Garraf, a l'esquerra, i Collserola a la dreta, donant lloc a una zona molt planera que permet el desguàs de les aigües del curs fluvial. Així, els diferents nuclis urbans, han aprofitat al llarg de la història aquesta situació privilegiada, al peu de la muntanya, per aprofitar la condició més planera i la proximitat dels recursos naturals com l'aigua i les terres d'al·livi.

Hidrològicament, i si encara no comptem amb la modificació humana, al delta podem trobar diferents cursos fluvials: el riu Llobregat i les rieres. Aquestes últimes, són de caràcter torrencial neixen als vessants marítims de la Serralada Litoral i circulen erosionant el substrat geològic, en el qual s'encaixen formant torrenteres.

Al Delta i al pla de Barcelona, la forma d'aquests cursos fluvials ha afavorit la creació de la xarxa de vies de comunicació. Així doncs, l'estudi de la xarxa hidrogràfica és de vital importància per entendre com ha estat la incidència de les rieres i els torrents sobre la configuració de la xarxa viària i en la pròpia estructuració del territori. Conèixer-ho ens pot aportar els primers indicis del perquè de la situació dels municipis. L'estudi de la cartografia antiga superposada amb l'actual permet establir les rieres tal i com van sorgir; es pot arribar a apreciar que moltes d'elles han estat tallades o reconduïdes, amb la conseqüent modificació i alteració del curs natural (Veure fig. 5).

Tanmateix el riu, que ha arribat a ser una via de comunicació molt important, marca també una frontera natural que separa dues zones, o en aquest cas assentaments veïns. Però aquest també ha modificat el seu curs amb el pas dels segles i com a exemple tenim l'estany del Remolar que va ser una de les desembocadures en el límit entre el Prat i Viladecans. Aquesta frontera que ha marcat sempre va condicionar també el poder travessar-lo. Durant molts anys, l'únic sistema per fer-ho era el del gual, que consistia en aprofitar les parts en què l'aigua és més baixa i el fons ferm.

Aquesta situació es mantindrà fins a l'any 1372, data en la qual, segons Jaume Codina, apareix per primer cop documentada la barca de passatge al Prat, fet que permetrà travessar fàcilment el riu. Es tractava d'un transit molt restringit, purament local i afavorit per la manca de camins generals. També s'utilitzava en el transport de ramats de bous i ovelles que arribaven de Barcelona.

El servei de la barca es va mantenir fins entrat el segle XIX però l'augment de població va fer que el sistema quedés obsolet. Són bàsicament dos factors com comenta Marga Gómez els que afavoriran la major transformació que patirà aquest territori: el pas del secà al regadiu i l'arribada de nous propietaris capitalistes.

Després d'aquest breu repàs pel que ha estat la formació de les terres d'al·livi hem pogut veure fins ara la formació d'aquest lloc ha estat en mans de la naturalesa majoritàriament. Però cal entendre que no només el riu i la topografia ha estat el que ha modificat el territori, ans també l'home i la colonització. Fins al segle XXI, el Delta ha anat creixent uns 2-3 metres per any, però això s'ha invertit per factors com l'ampliació del port de Barcelona, la seva canalització i la de les rieres, les extraccions d'àrids, rescloses, etc., que provoquen el seu retrocés i contaminació.

¹ Josep Lluís Ferret i Pujol en parla a "La formació del Delta del Llobregat". Article publicat a la web Amics del Prat.

1.2. Canals i camins construeixen el Delta

La història agrícola del Delta del Llobregat comença amb una de les primeres obres hidràuliques de les quals se'n té constància: la corredora vella del 1458, al Delta occidental i que evacuava les terres de la Marina. A aquesta primera corredora se li afegeix un nou canal de desguàs anomenat "Corredora nova" i que data del 1528, situada entre el Mar i l'antic camí de Gavà a Castelldefels. Aquesta darrera encara es conserva i és la que condueix les aigües del torrent del Calamot fins a la Murtrassa tot travessant les Feixes fondes o Feixes sota la Roca.

Altres documents daten, com a infraestructures d'aigua posteriors la Corredora mestra o principal, d'entre els anys 1721 i 1722, realitzades pels promotors agraris establerts. Aquestes corredores es realitzaven mitjançant pactes amb els qui les utilitzarien, on s'especificava, per exemple, que els beneficiaris havien de construir una sèquia principal de desguàs i quatre ponts de fusta sobre aquesta per facilitar el pas i trànsit de carretes i ramats d'un costat a l'altre. S'establia també que un cop construïdes aquestes corredores a càrrec dels promotors, la conservació aniria per compte de tots els veïns de Gavà i Castelldefels.

Aquesta empenta inicial però, es veu aturada per les queixes dels propietaris per la falta de neteja i la consegüent proliferació de malalties infeccioses produïdes per les deixalles i l'estanqueïtat de les aigües. La gran Corredora Mestra del 1746, va encoratjar als propietaris a dirigir un arranament de la mateixa que possibilitaria l'establiment de les terres del voltant, a més de sucoses rendes. L'any 1950 es documenten crides a tots els pagesos de Castelldefels i Gavà per netejar la sèquia principal, però tot i aquests esforços, trenta anys després aquest problema encara persistia i l'indret seguia sent infest i sense colonitzar. L'arranjament sanitari del Delta no es va produir fins a les primeres dècades del segle XIX² quan amb un nou establiment els propietaris van construir dues noves corredores: La Sobirana i la de Baix.

Cap al 1587 es troben documents on es fa referència a camps amb tanques per impedir el pas del bestiar. Es començava doncs a evidenciar el progressiu augment de l'agricultura en detriment de la pastura del bestiar.

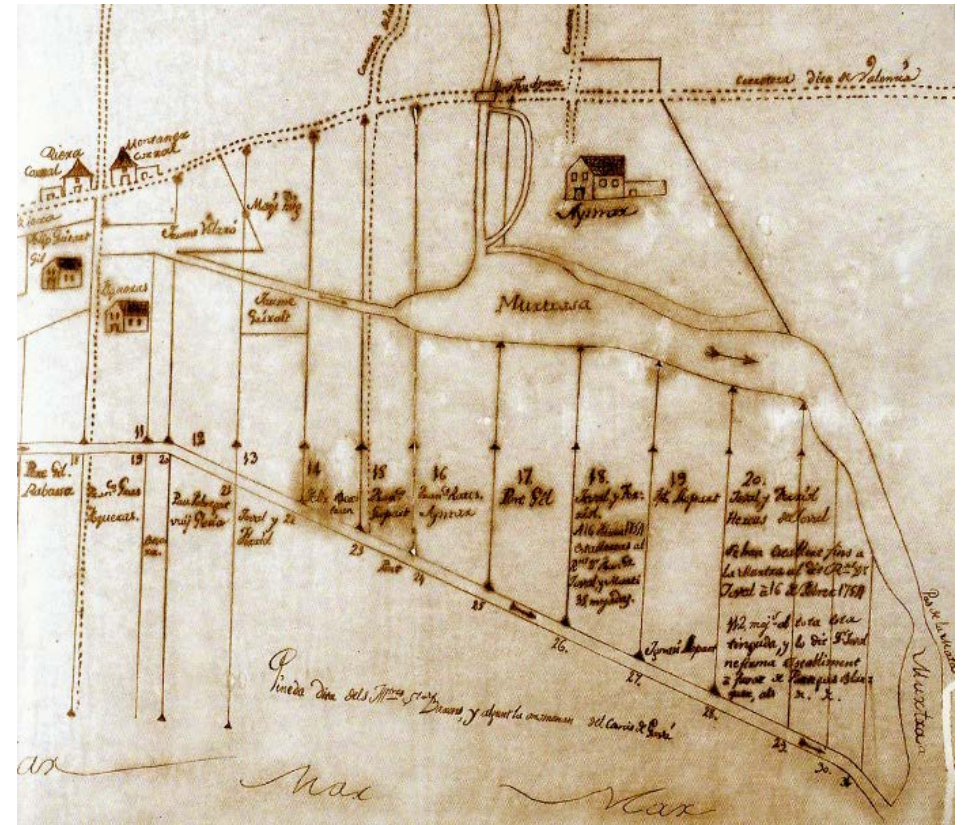


Fig. 3. Plànol de 1722 que mostra el segon repartiment de les terres de les marines. Encara avui es poden veure les franges mar-muntanya a Torelló. Font: Joan Vila, arxiu familiar.

² Josep Soler i Vidal. L'expansió dels cultius gavanencs i la romputa de les marines. Gavà, 1969.

El regadiu modern apareix vinculat a la construcció del canal de l'esquerra, o conegut com el de la Infanta, entre els anys 1812 i 1817, i posteriorment de la Dreta, construït del 1855 al 1885. El primer que abastava els pobles de la Vall Baixa es va convertir en un potent dinamitzador de l'economia del lloc. El Canal de la Dreta abastia els pobles des de Santa Coloma de Cervelló fins a Castelldefels quan el cabal del de la Infanta li permetia.



Fig. 4. Real Canal de la Infanta o de l'esquerra de la marge dreta del riu Llobregat. Regava unes 3200 hectàrees de terreny i passava al costat dels diferents pobles com Sant Joan Despí, Cornellà o Hospitalet fins a tocar a Montjuïc. Autor: Tomàs i Barba al 1908, ICC.

La col·laboració de Josep Ferret i Pujol³ en el camp de la hidrografia local explica l'aprofitament de l'aigua subterrània des de finals del segle XIX gràcies als pous artesianos⁴ que van facilitar l'expansió del regadiu a les zones dèltiques on no arribava el Canal de la Dreta.

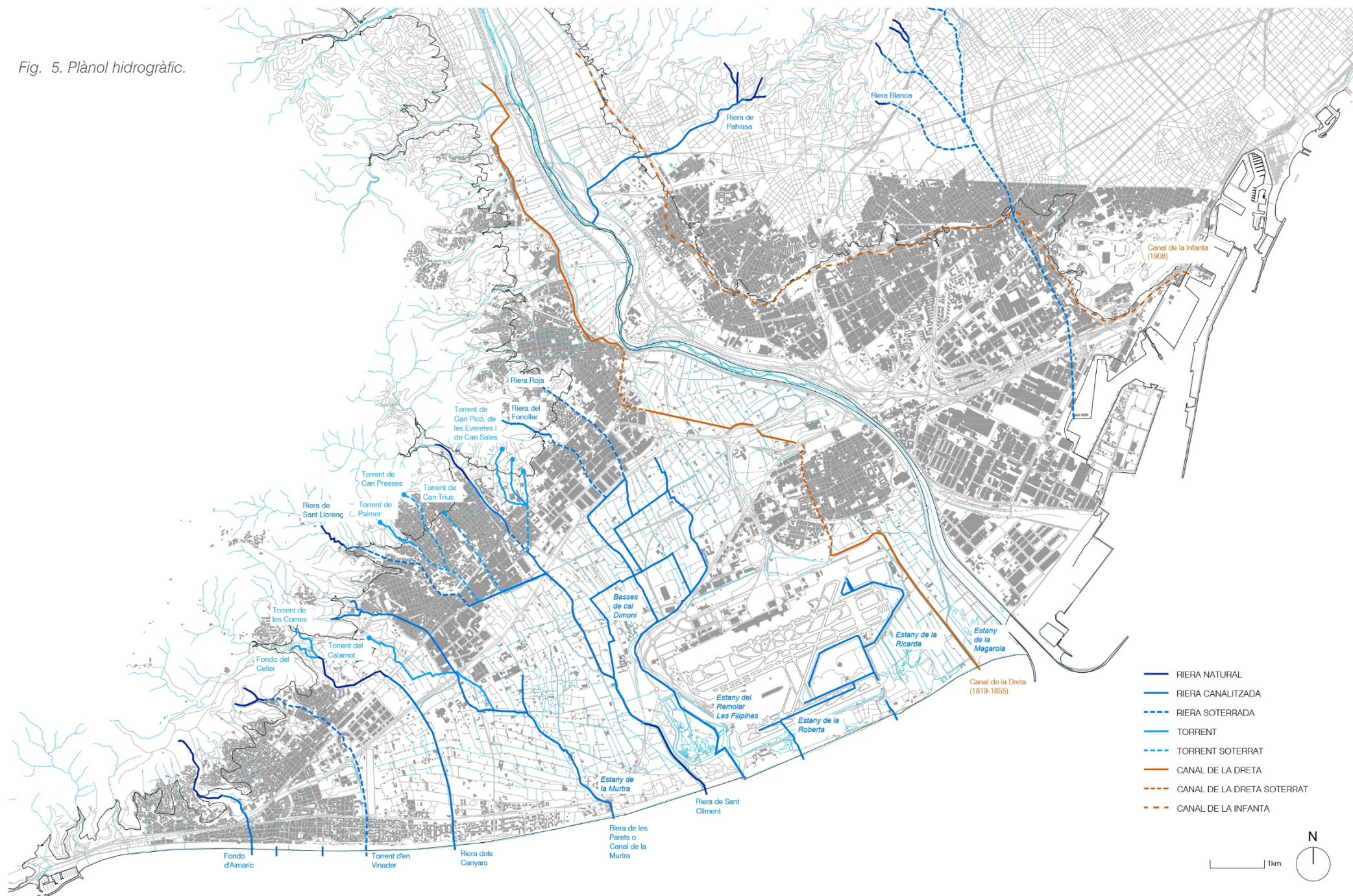
Fins aquí s'observen els primers intents per organitzar un sistema a través del qual obtenir els beneficis de l'aigua i també un cert desig per posar ordre a unes terres que segurament van originar-se en diferents ben dispersos, i que gràcies a les connexions a través de camins i canals van aconseguir abastir aquelles on l'aigua o les connexions no hi arribaven. En la imatge de 1722 hi trobem la voluntat d'organitzar les terres segons qui treballa la terra, cada parcel·la tenia un nom i cognoms. I un altre fet important era controlar en quina direcció s'aprofitarien les aigües, tant per aportar-les a cada parcel·la, com per evacuar-les.

Per tant, en tot aquest procés, s'entén que l'agricultura porta en si la necessitat d'una certa infraestructura lligada a ella i un desig constant per millorar-ne el rendiment i la funcionalitat. En aquest sentit l'aigua per la terra és com la sang per al cos humà i es necessita d'una infraestructura molt potent que la sustenti i que la pugui distribuir allà on es necessiti. Així doncs, en aquest moment, els canals són un perfeccionament per l'agricultura; una millora, i en general la possibilitat de fer arribar l'element primordial (aigua) als llocs on naturalment no hi arriba. No obstant, aquesta densitat que permet la xarxa d'aigua també va en detriment de la fertilitat del terreny; a més camps i més cultius més fatiga de les terres. I per tant, necessitat de fertilitzants. Però això aquest ja un altre tema que ens afecta avui, al segle XXI.

³ Josep Ferret i Pujol (1934-). Enginyer tècnic industrial. La seva vida professional està lligada a la Seda de Barcelona. Regidor de l'Ajuntament del Prat com a Delegat d'Aigües. Al llarg de la seva trajectòria publica diversos llibres entorn a les aigües artesianes i subterrànies del Delta del Llobregat.

⁴ Tipus de pou del qual l'aigua emergeix espontàniament: l'aigua subterrània sense cap auxili mecànic.

Fig. 5. Plànol hidrogràfic.



Podem entendre el Delta, que ens sembla tant irregular a ull nu, com un territori que ha creat un equilibri entre les aigües que li eren pròpies i una xarxa agrícola construïda per l'home, que s'estableix a partir de necessitats econòmiques i físiques. Però cal no oblidar que aquests canals i sèquies no haguessin estat possibles sense vies de comunicació que afavorissin el comerç i el transport.

La majoria de ciutats, sobre tot al Mediterrani, s'han format a partir d'una cruïlla de camins, al voltant d'una plaça i d'uns pocs carrers, potser al voltant d'una font que abastia el petit poble que després esdevindria ciutat. L'home ha intentat buscar llocs planers, amb els menors obstacles naturals o llocs muntanyosos, que oferissin refugi i protecció. Fins ara el Delta, havia estat una extensió d'aiguamolls creats per la barreja de mar, riu i terra. Però la fragilitat de les aigües i les terres del Delta explica també que les cases es situessin lluny de la desembocadura del riu o dels estanys. Fins i tot Barcelona va trobar-se en aquesta situació; els romans també es van assentar lluny de les aigües, al mons Tàber.

Ens podem fer a la idea de com eren les terres que es començaven a habitar amb un text de Francisco Zamora, habitant del Prat de Llobregat, l'únic poble situat íntegrament al Delta, que escriu en resposta al rector de la parròquia l'any 1789:

*"Este nombre de Prat (ni se sabe que haya tenido otro) sin duda, esta es la persuasión común, se dió a este terreno por las muchas tierras incultas que en él había antiguamente, las inundaciones del rio, producían mucha abundancia de hierba para el ganado que, según dice, era muy copioso y el mayor producto para los vecinos de dicho terreno."*⁵

Era tal l'abundància i frondositat d'aquest indret que fins i tot els pastors de Castellar de N'Hug baixaven al Delta per fer menjar el seu bestiar. D'aquestes dades històriques i testimonis, podem dir doncs, que els principals fets que afavoreixen una comunitat lligada al reg son; l'aigua i els camins. Entesos com la xarxa bàsica que afavorirà tant el transport com la producció agrícola. Això es veu reflectit a la imatge següent on s'entén el lligam entre aquest dos elements:



Fig. 6. Restitució morfològica del delta del riu Llobregat, elaborada a partir del vol del 46. S'hi distingeixen les rieres, canals i sèquies, la xarxa viària principal i la de camins. Del llibre "Estudi territorial del Pla de Barcelona" de J. M. Pelet i Martínez.

⁵ Text que recopila Margarida Gómez al llibre "La formació d'una ciutat" El Prat de Llobregat. Pàg. 20.

Entendre aquesta xarxa bàsica com els fonaments i la base d'aquest territori és entendre una forma de construir i d'enfrontar-nos a un medi advers. Conèixer el territori és comprendre unes lògiques, un ordre que ha funcionat i que ha permès l'evolució i proliferació dels municipis, de l'economia i dels transports.

Manuel de Solà-Morales, ja comentava la importància de conèixer el territori comarcal:

“... convé construir la imatge de Catalunya de les comarques, entendre la composició territorial de cada conjunt d'assentaments... Es tota la història social que es descrita en la disposició dels camins, en els llocs d'encreuament i d'intercanvi; en la rompuda de cultius, en la construcció de Canals o el conreu d'hortes, les formes de propietat, l'emplaçament de les indústries, el creixement de les ciutats i llur ocupació del entorn, els contradictoris impactes de les grans infraestructures ...només endinsant-se en la seva descripció es comença a sintetitzar la seva alternativa... per un enteniment del territori com a construcció històrica, producte artificial de la intervenció humana”⁶

1.3. L'ordre al camp

Però, què passa amb les perifèries on la història i on l'ordre que ha funcionat al llarg de moltes dècades per resoldre certes necessitats, ara canvia? Com donem cabuda en aquests mateixos territoris a les noves necessitats que s'han superposat amb aquelles primeres? Per esbrinar-ho, potser ens és útil saber el que ha estat aquest lloc i el que és ara. Però segueix sent avui encara un lloc apartat i molts cops oblidat. Solà-Morales també va escriure sobre les perifèries a “Territoris sense model”:

“S'ha dit que les perifèries son espais on el “sentit del lloc” no existeix, on l'absència d'història i la manca de determinacions locals redueixen a zero la identitat del locus en el sentit clàssic...”

En els assentaments humans hem organitzat els camins, la divisió del sòl i les construccions, un ofici que ha anat evolucionant amb la cultura del lloc. Trobar doncs l'ADN d'aquest lloc, amb les seves pròpies lògiques ens pot ajudar a entendre el que és en el fons. No és que aquesta postura pretengui ser una que afavoreixi el no-canvi, sinó una que valori, com ho faria un arqueòleg, les restes del que hem estat i les posi en relleu, compartint-les amb el col·lectiu.

En aquest sentit vull distingir entre dos tipus d'ordre que al meu parer son importants en aquest territori que ens ocupa; el primer és l'ordre que van establir els nostres avantpassats, fixant-se en les necessitats més properes, com veiem fins ara; l'aigua i els camins. I en segona instància, l'ordre que a partir de finals del segle XIX vam començar a imposar a les nostres ciutats amb l'inici de la industrialització. Un ordre que dóna prioritat a les infraestructures i a l'economia a través de la indústria, els polígons i les xarxes de transport.

⁶ Text extret de la revista “Quaderns” Extra nº2.

Ara aquests diferents ordres estan superposats, com capes unes sobre les altres, com un teixit que marca dues èpoques però que encara avui podem reconèixer i trobar-ne les restes, com l'empremta del passat, fet que ja comenta Marcel Poëte, que parla sobre la importància de reconèixer les traces que han definit les ciutats.

L'ordre dels pagesos

L'ordre agrícola que van imposar els terratinents venia donat per una certa intuïció; segurament per la quantitat d'aigua que necessitarien per regar els camps i per la distància que havien de recórrer amb la collita per abastir la població. Aquesta configuració va donar lloc a camins verticals (direcció mar-muntanya) i horitzontals en direcció cap al riu (el camí a l'horta).

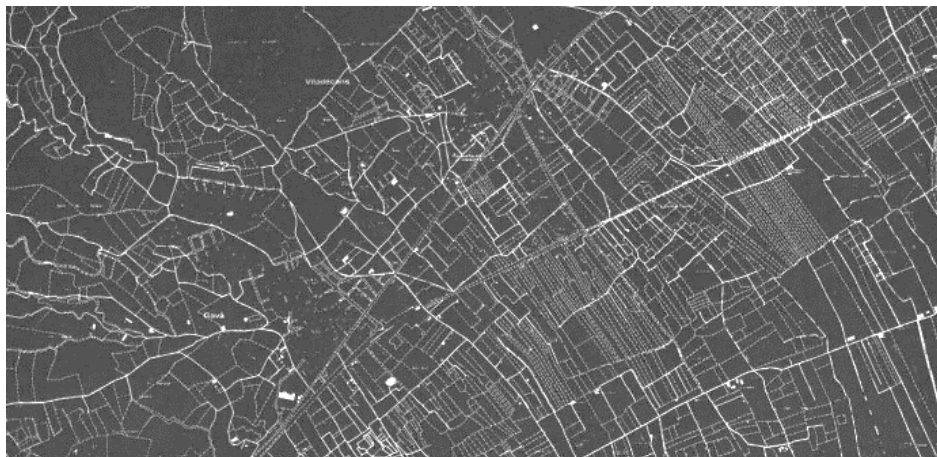


Fig. 7. El parcel·lari irregular del Garraf es torna geomètric amb l'absència de pendents al delta. Font: Tesi doctoral de X. Eizaguirre, 1990.

Com tots els sistemes urbans que s'adapten al tipus de territori, aquest també ho ha fet. Així, al llarg de tot el Delta podem trobar diverses zones que s'han construït de formes aparentment diferents però amb un objectiu comú; el de la comunicació i l'abastiment d'aigua a l'horta. Tal com mostra Xabier Eizaguirre a la seva tesi doctoral, el parcel·lari canvia a la línia de samontà⁷. Per sobre d'aquesta línia el parcel·lari es fragmenta i sembla adaptar-se a les dificultats de les pendents. En canvi del samontà cap al mar, aquest es torna més regular i organitzat. Son dos sistemes que venen determinats per la forma del territori, com si la geometria actués com una servitud geogràfica.

Analitzant més en detall un fragment del territori a la part de l'Arbret, aparentment com un dels més regulars, podem veure també un sistema d'organització; trobem per una banda els camins principals en direcció mar-muntanya, la majoria segueixen la direcció de desguàs de les rieres naturals o els canals principals, i per altra, la divisió horitzontal, on en primer nivell tenim les corredores⁸ d'on, com si fossin una espina, surten altres sèquies més petites per abastir d'aigua els camps un a un.

Aquest ordre inferior es multiplica quan observem el conjunt general; es crea una jerarquia de camins de major a menor importància que connecten la muntanya i el mar, seguit d'un continu de camins i canals per assegurar el reg a totes les terres. Urbanísticament, podríem assimilar-ho a determinats fragments de la ciutat-jardí de Milton Keynes, on existeix una jerarquia viària que sembla respondre a una distribució interior certament irregular; on les macro-illes donen accés al barri i les vies s'estreten utilitzant un entramat més bàsic per donar accés a les cases.

⁷ Línia virtual que separa els primers relleus muntanyosos i les terres més planeres. Peu de la muntanya.

⁸ Sèquia que surt d'un gran rec o d'un canal.

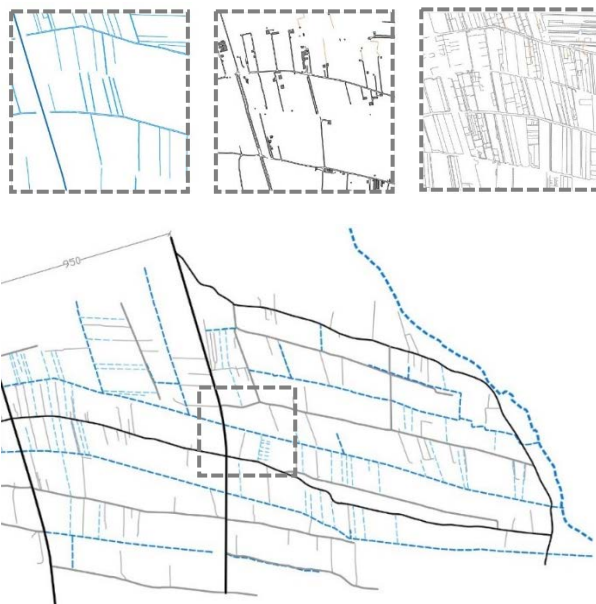


Fig. 8. Detall de la zona de l'Arbret, a la zona entre Castelldefels i Gavà. Superior: aigua, camins i parcel·lari agrícola respectivament. Inferior: Xarxa agrícola general on s'aprecien diferents ordres jerarquitzats per crear la xarxa bàsica de rec. Elaboració pròpia amb el mètode seguit per X. Eizaguirre a la seva tesi doctoral.

La conformació morfològica de l'Arbret, que ocupa els sòls del Delta situats entre l'antiga carretera de València i el mar es realitza en diverses zones. Es tracta d'una concavitat poc profunda al territori que va en direcció mar per afavorir el desguàs, i que es situa sobre les terres d'al·livió més arenoses que van en direcció muntanya. El formen també unes pendent suaus que han permès aquesta regularització parcel·laria.

Però l'aparent regularitat no es va donar per l'atzar o de forma espontània tal com comenta Xabier Eizaguirre:

"Darrera l'aparent espontaneïtat en la colonització d'aquestes valls hi ha voluntats de racionalitat geogràfica que mitjançant la transmissió oral configuren una cultura constructiva territorial, son els mestres d'obra rurals. Cada pagès veu en el veí un exemple per imitar, el veí es converteix en model que cal reproduir i fins i tot superar."

Aquesta transmissió de coneixement d'uns als altres ha permès millorar i organitzar la terra. El parcel·lari, que solia ser d'una mujada⁹, més regular i geomètric, de proporció allargada i perpendicular a les corredores, s'organitzava en dues bandes separades per camins que permetien l'accés. Eizaguirre comenta també la importància de l'escorredor¹⁰ com a principal impediment per la posada en producció agrària d'aquestes terres. Així es creen eixos d'organització de pendent mínima i màxima servitud superficial, fet determinant a l'hora de formalitzar el parcel·lari i els accessos.

Aquest sistema s'entén com una xarxa amb nivells de prioritat que abasteix les parcel·les. Però a més, els camins i rieres principals semblen coincidir també amb la divisió administrativa dels municipis. Aquestes rieres els separaven a l'inici de forma més marcada, però amb el creixement urbà, els municipis s'han unificat fins a gairebé no poder trobar-ne la divisió inicial. Exemples en són l'inici de la Riera dels Canyars que separa Castelldefels i Gavà, la Riera de les Parets que separa Gavà i Viladecans, la Riera de Pahrissa, que separa Sant Feliu i Sant Joan Despí, o la mateixa Barcelona, on la Riera Blanca la separa d'Hospitalet. Aquest fet posa en relleu la importància que han tingut les rieres, no solament per l'agricultura, sinó també en la formació dels propis municipis, oferint-los així una barrera franquejable, a més d'un mitjà de control sobre les extensions urbanes.

⁹ Mesura superficial agrària, pròpia de la zona de Barcelona, equivalent a 4.896,5 metres quadrats.

¹⁰ Sèquia o altre conducte per on s'escorren les aigües sobreres d'un camp o d'un hort.

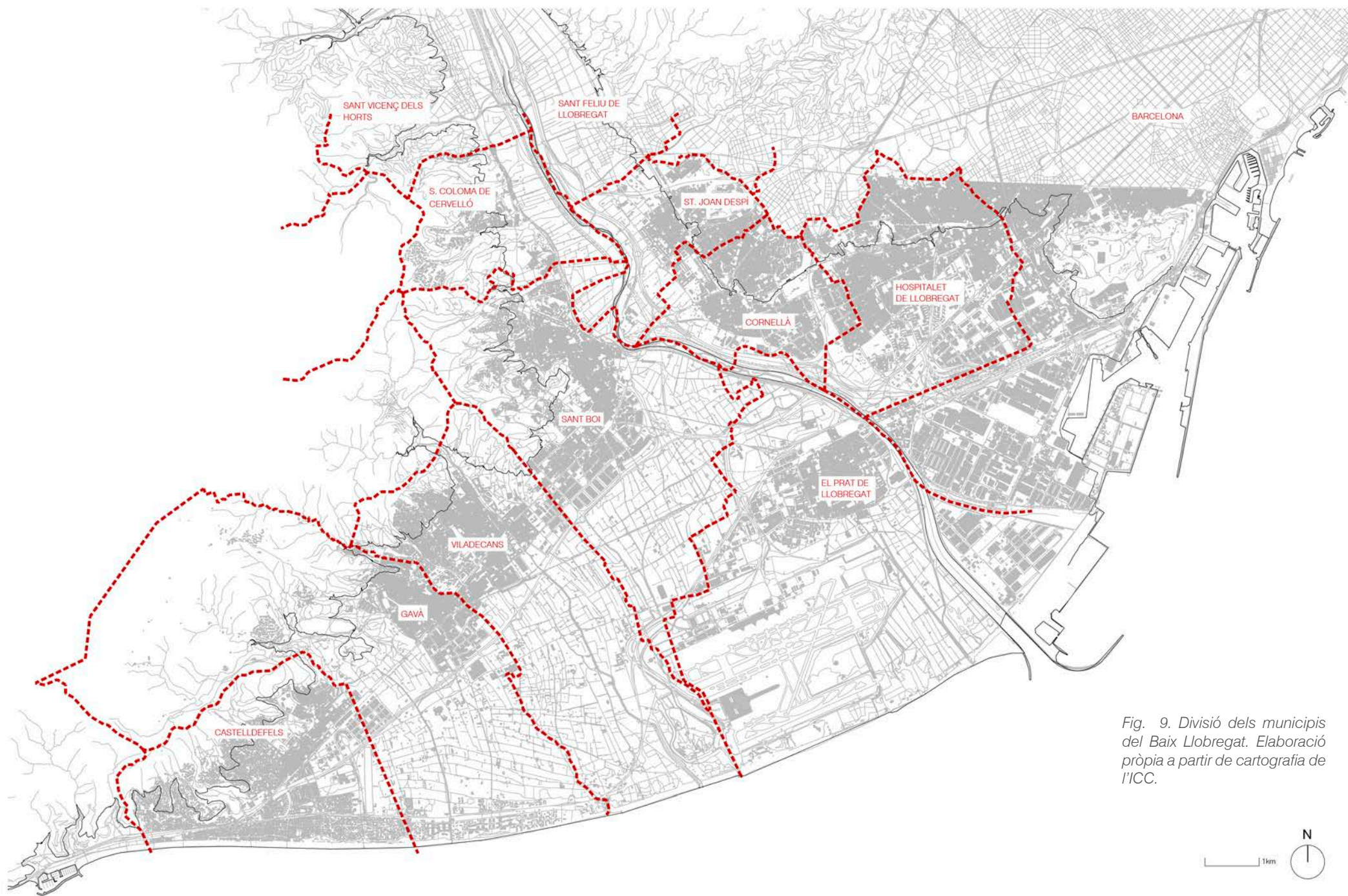


Fig. 9. Divisió dels municipis del Baix Llobregat. Elaboració pròpia a partir de cartografia de l'ICC.

Un dels altres aspectes determinants a l'hora d'organitzar els cultius en aquesta primera fase era el tipus de material que havia format les capes de terra. El traçat de l'antiga carretera de València es troba, avui encara, situat sobre la línia de separació dels sòls de graves calcàries i dels llims argilosos, on el moviment de l'aigua és més lent tal com comenta Eizaguirre. Aquesta divisòria virtual separa també les terres del cultiu de secà i les de l'horta, respectivament. Es marca així no només una divisió urbana afavorida per l'aigua, sinó una especificitat rural condicionada pel tipus de terra, donant lloc a les diferents zones de cultiu, cadascuna amb la seva forma de construir com: L'arbret, Les Marietes, Les Sorres, Els Llanassos, etc, que aniran cobrint poc a poc tota l'extensió del Delta.

L'ordre dels urbanistes

Durant la segona meitat del segle XIX, el Baix Llobregat experimenta una forta dependència de la capital Barcelonessa. El creixement més important es produirà entre 1920 i 1936, especialment als municipis de Sant Boi, el Prat i Cornellà.

Però el gran protagonista del segle XIX i inicis del segle XX serà el ferrocarril, amb la construcció de línies de tren des de Barcelona fins a Molins de Rei i Martorell, reforçant així tot el sistema de transport de mercaderies que sortien de l'ara Àrea Metropolitana. Aquesta activitat, com hem vist es veurà reforçada pels canals de rec principals (el de la dreta i el de l'esquerra). Durant el segle XIX i XX, i gràcies a la força i treball del riu, moltes colònies, sobre tot tèxtils i tecnològiques s'instal·laran entorn a ell.

Així, el que havia estat fins la segona meitat del segle XIX un esforç per obtenir aigua de rec amb la construcció d'una potent infraestructura, desapareixerà a partir del segle XX, quan l'agricultura deixa de ser l'activitat econòmica predominant. Començarà a partir d'aquí una nova època que obrirà pas a la indústria, en un primer període, i a les activitats terciàries en l'actualitat.

Tot i que a dia d'avui el Delta encara segueix sent una de les zones agrícoles més importants del Mediterrani i compta amb diverses associacions de pagesos que encara lluiten per mantenir el territori, la quantitat d'efectius no fa més que disminuir. De prop dels 12 mil pagesos que hi havia al 1900, actualment només en queden uns 600 d'uns 800 mil habitants en total. Però també s'hi ha vist afectat el bestiar; fins fa 60 anys molts ramats baixaven a pasturar i avui dia, només en queda un i cada cop més a prop de la ciutat. Sembla doncs, que l'agricultura i la ramaderia que no havien estat mai lligats a la gran ciutat, ara ho comencen a estar. La nostra cultura ha transformat aquesta imatge, per veure l'agricultura i la pastura local com un bé força apreciat. Serà que ens hem allunyat massa del que érem i ara ho trobem a faltar.

Però un cop situats aquí, el que ens interessa és veure què ha passat al territori, i ho farem tot prenent un fragment per examinar-ho. És el que engloba el terme municipal de Viladecans, la riera de Sant Climent i part del les zones agràries de Les Marietes i Les Rafoles.

Al 1946 el nucli urbà ja està format. S'hi observa el que sembla un canal que després es convertirà en l'antiga carretera que unirà Gavà i Viladecans, també es veu el ferrocarril que el travessa els camps deixant l'estació lluny el nucli urbà i l'antiga carretera de València a la part inferior. Fins aquí i observant amb més deteniment, la indústria semblava no haver fet estralls importants. La unió entre l'espai urbà més residencial i l'espai deltaic es directa. Però poc a poc, aquesta unió comença a complexar-se ocupant l'espai deltaic.

Aquesta complexitat, com veiem a la orto fotografia actual, es produeix amb el creixement i vindrà acompanyada per les infraestructures de major grandària suposadament exigides per la ciutat contemporània i que semblen fragmentar el territori i dividir-lo en bosses que posteriorment seran ocupades per la indústria. Així, el que abans era una connexió directa entre els municipis i el Delta, es converteix ara en una successió de teixits urbans entrelaçats, on s'han produït franges especialitzades (residència, indústria, producció, lleure...) que separen la ciutat del Delta.

S'evidencia en aquest punt, el que abans deiem; que els usos d'un territori determinen les infraestructures en les quals s'han de suportar. Si a l'època dels pagesos van ser l'aigua i les comunicacions el que es necessitava per conrear, ara les activitats terciàries demanen comunicacions molt més potents i ràpides, i una major proximitat als nuclis urbans.

Però l'especificitat ha afavorit aquestes grans bosses que semblen no barrejar-se entre si, on no hi ha mixtura. Son els guetos de l'home modern, el desig de tenir-ho tot a prop sense haver de patir-ne les conseqüències. La fragmentació produïda per la velocitat del segle XX ens ha portat a la incomunicació dels vianants i al disseny d'una xarxa amb punts nodals on ens transbordem d'un transport a l'altre, oblidant així el que passa durant el nostre trajecte (que molts cops és més perllongat en el temps que les aturades als nodes) i el que suposa, molts cops, oblidar el que succeeix entre nodes.



Fig. 10. Riera de Sant Climent. A l'esquerra el vol de 1946 i a la dreta 2015. Orto fotografies extretes de l'ICC.

Una altra de les grans operacions que ha aportat l'home modern dins l'apartat de les infraestructures és l'inexorable aeroport, potser el que més espai ocupa. El 1941 començarien les expropiacions de terres per instal·lar-hi el que seria un dels més grans aeroports de l'estat espanyol.

Ja en ple segle XIX, El Pla Delta, aprovat al 2004, va portar amb ell una sèrie de canvis que afectarien a l'ampliació de les infraestructures, l'aeroport, el Port de Barcelona, el desviament del riu i la implantació del tren d'alta velocitat, entre d'altres. Tots aquests canvis segueixen modificant el Delta, encara avui, per donar suport a les activitats terciàries. Tots justificats en les demandes actuals afecten de forma puntual els traçats que ja estan construïts i pretenen millorar-ne el rendiment.

A dia d'avui, el Delta del Llobregat, especialment la zona agrícola, continua essent assetjada per terra mar i aire, amb un degoteig de projectes i plans per continuar urbanitzant-lo (Eixample Sud del Prat, Eix Port-Aeroport, Outlet de Viladecans, Camp de Golf de l'aeroport, polígon d'Amazon, nous accessos ferroviaris i viaris al Port, ampliació de l'autovia de Castelldefels, etc.). A més del controvertit cas d'Eurovegues que no es va dur a terme.

Alguns d'aquests projectes evidencien que el futur del Delta encara té per davant un llarg recorregut. Conèixer els orígens i el patrimoni cultural pot ser una forma de valorar-lo i entendre que tots aquests camps no només són parcel·les en les que es pot seguir construint com si res, ans que aquesta terra parteix d'un ordre concret i d'unes lògiques determinades de les seves terres i del seu ús. I per tant, quan no hi pensem en aquest passat estem fent tables rases que esborren les empremtes de molts anys d'esforç i de l'acumulació d'una riquesa cultural per una projecció aparentment atzarosa, quan en realitat aquest territori és, com ho són els que han estat construïts en el passat, un paper on s'hi ha escrit ben curosament en diferents èpoques, com si es tractés d'un palimpsest.



Fig. 11. Operacions del pla delta. Pla Delta 1994. Observatori de projectes i debats territorials de Catalunya.

La veu del territori. Conclusions

La manipulació de les aigües i la terra per part de l'home ha fet que des de la construcció de les primeres corredores i sèquies s'hagi creat un sistema que ha sabut controlar les aigües subterrànies i superficials per utilitzar-les en benefici de l'agricultura. Gràcies a aquest sistema hem tingut una xarxa que ha donat lloc a una economia fructífera i una base per començar a construir els municipis.

Per tant, entendre les seves formes i com es va tractar el territori ens ajuda a comprendre l'equilibri entre terres i aigües que va permetre construir aquest delta agrícola i urbà. La sensibilitat que van tenir els pagesos en situar-se al territori i en construir, i no tant projectar, va propiciar un paisatge que ha determinat el caràcter d'aquest indret.

A més, l'estudi de la naturalesa de formació del delta permet adonar-nos que els pobles es van situar lluny de les aigües estancades dels estanys i del riu per evitar la contracció de malalties, col·locant-se la majoria al samontà.

D'aquest capítol podem extreure la dificultat per dominar un territori i els efectes de la urbanització de l'home. Les mirades curoses i les que no ho son tant, les que observen i analitzen o les que es superposen i escindeixen.

#02. QUATRE CASES

El Baix Llobregat, de llogaret a ciutat

OBJECTIU

Mostrar com s'han realitzat l'ocupació urbana entorn al Delta en 3 escales; la territorial, la de ciutat i la d'elements de la ciutat. Ho faré en primer lloc observant de forma més extensa la part baixa del Delta i els municipis, després centrant-me en el cas particular del Prat com a únic que es troba totalment a l'interior. Finalment caldrà entendre com ha estat i com és actualment la relació de les construccions antigues i actuals amb els límits agrícoles.

HIPÒTESI

El lloc on es van situar els nuclis urbans i la forma en que van tractar els límits amb el territori agrícola ha estat un fet determinant a l'hora de concebre la comarca. El punt on situem una ciutat i la forma en que s'expandeix determina si limitem, fem accessible i permeable unes zones i unes altres. En definitiva, estem decidint el futur de la morfologia urbana del lloc.

MÈTODE PER DEMOSTRAR-LA

1. Anàlisi i afectacions a la morfologia deltaica de la situació i expansió dels municipis del Baix Llobregat.
2. Estudi d'un cas concret: El Prat de Llobregat per la seva situació estratègica i única enmig del Delta.
3. Intentar extreure les lògiques del projecte en el límit comparant els barris i edificis construïts al 1950 i els actuals. Veure com ha evolucionat el pensament de l'espai urbà i si la relació amb l'espai agrícola es la mateixa o no.

2.1. On ens col·loquem, on creixem

La posició dels nuclis en el Delta no va ser una casualitat. Com hem vist, un dels fets més determinants va ser probablement l'aigua i les comunicacions. En general, els assentaments urbans han cercat sempre llocs on el territori els ha ofert una bona estabilitat, capacitat productiva i possibilitats de crear comunicacions de forma més o menys fàcil.

Inicialment coneixem el Delta com un lloc reblert de masies que es remunta a l'època medieval, algunes documentades del segle XV (com la de Cal Monjo, al Prat). Moltes masies del segle XVIII i XIX van aprofitar-se de les aigües de l'aquífer profund i del propi riu, a les quals van haver d'adaptar-se tant pel seu aprofitament com per les formes de construcció.

Però no totes les zones del Delta servien per al mateix tipus de cultiu. Aquest fet ja es veu en la forma de construcció del territori i també en les zones ocupades. Per exemple, el marge esquerre del riu era la zona on es cultivarien una gran varietat de fruiters. A partir dels segles XVI, XVII i XVIII es comencen a conrear els camps sud del Delta que en un principi serien de secà. Molts d'aquests camps acabaven inundats per les sortides del seu curs del Llobregat, així que molts pagesos comencen al segle XVII a construir murs per contenir les aigües. I ja al segle XIX s'inicia el regadiu amb la construcció a l'esquerra del riu del Canal de la Infanta el 1819 i al 1859 el de la Dreta. El 1893 es descobreix com aprofitar les aigües artesianes.

Viure al Delta no devia ser quelcom fàcil quan la mitjana d'edat no sobrepassava els 25 anys. La contracció de malalties ja no sols per l'estanqueïtat de les aigües, sinó també per la falta d'higiene a les masies, a la roba, als estris del camp, les infeccions que produïen els difunts, etc., feien que viure fos encara més difícil.

Era el temps del camp i dels masovers que depenien dels animals que llauraven el camp per auto abastir-se mitjançant una economia d'autosuficiència que sovint estava regulada pels horaris de menjar dels animals.

Però al segle XX les poblacions del Delta creixen amb l'arribada d'immigrants atrets pel creixement de Barcelona i per la creació d'indústria. Aquesta indústria i la cerca de noves oportunitats fan que la vida al camp es comenci a deixar enrere. Es entre finals del segle XIX i principis del XX que es defineixen com a tal els principals nuclis urbans del Baix Llobregat (Sant Boi, Viladecans, Gavà, El Prat, etc).

Veient el plànol realitzat per Almera i Brossa al 1891 en que es dibuixen els assentaments, canals i camins, s'observa una certa homogeneïtat en les distàncies que separen els municipis, uns 3 a 4 kilòmetres. Segurament això no sigui una casualitat, possiblement aquestes distàncies van estar determinades per varis factors com l'aigua, les distàncies comercials o per arribar als propis camps de conreu. Si ens visualitzem en un entorn com el que ens descriuen els diferents estudiosos de l'època, podem imaginar que aquestes distàncies, que molts cops es recorrien a peu o amb carros, van fer que es necessités un punt entremig on comerciar o intercanviar.

És en aquest punt que entra en joc un nucli important, el del Prat; mentre tots els municipis van situar-se al samontà amunt podent aprofitar-se de la protecció de les muntanyes i alhora dels camps, el Prat va ocupar un punt estratègic al costat del riu i envoltat de camps. Aquest punt és una mica més elevat que el terreny que l'envolta i està situat a una distància similar als altres municipis que es troben disposats linealment. La forma radial ha fet que el seu creixement no sigui com la resta. Mentre que Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi, Sant Joan, Cornellà o l'Hospitalet han crescut cap a les muntanyes i/o cap al mar, el Prat ho ha fet de forma concèntrica, limitat pel riu a la seva part est. Però el que podem deduir d'una cartografia sobre aquest municipi ens pot ajudar a entendre molts aspectes que també afecten a la resta de poblacions; la situació de la indústria, els transports o com tractar el límit entre la ciutat construïda i l'espai agrari.

Territorialment, la posició dels diferents municipis va permetre l'explotació agrícola de moltes hectàrees. En el plànol de 1891 es veu una connexió directa entre aquests i les terres del Delta i en canvi a la fig. 14 l'expansió que han sofert en més de 100 anys ha estat molt major cap a les terres agrícoles situades en un entorn de major horitzontalitat.



Fig. 12. La Masia de Can Peixo, la més antiga del Delta Pratenc. Construïda per la família Amell, cap al segle XVI. Font: Arxiu del Prat.

Els municipis del Baix Llobregat no han patit el mateix tipus d'expansió no només formalment, sinó tampoc quantitativament. En la següent taula es mostra el creixement en kilòmetres quadrats en les etapes estudiades:

SUPERFÍCIES OCUPADES PELS MUNICIPIS DEL BAIX LLOBREGAT (en anys, d'un total de 153,85 km ² d'àrea estudiada)				
	1891	1946	1986	2015
Castelldefels	0,02 km ²	0,88 km ²	5,97 km ²	7,66 km ²
Gavà	0,21 km ²	0,67 km ²	1,04 km ²	6,54 km ²
Viladecans	0,18 km ²	0,75 km ²	3,37 km ²	5,72 km ²
Sant Boi	0,15 km ²	1,32 km ²	4,03 km ²	7,93 km ²
St. Joan Despí	0,07 km ²	0,29 km ²	1,73 km ²	2,57 km ²
Cornellà	0,14 km ²	1,62 km ²	3,52 km ²	4,83 km ²
Hospitalet	0,21 km ²	3,68 km ²	8,49 km ²	9,66 km ²
El Prat	0,26 km ²	1,19 km ²	8,91 km ²	14,384 km ²
Barcelona	1,17 km ²	4,35 km ²	12,17 km ²	13,35 km ²
TOTAL	2,41 km² (1,56%)	14,75 km² (9,58%)	49,23 km² (31,99%)	72,64 km² (47,22%)

Taula 1. Els valors mesurats són respecte una la zona escollida que abraça els municipis del Baix Llobregat analitzats en el seu límit superior amb les muntanyes, a la dreta per la muntanya de Montjuïc i l'inferior amb la línia de costa.

La comparació ens mostra que mentre algunes poblacions com Gavà, Viladecans, Sant Boi, Sant Joan Despí o Cornellà han tingut un creixement constant i prou regular, la resta de poblacions com Castelldefels, El Prat o Barcelona han patit moments punta d'expansió; a Castelldefels amb la construcció de tota la zona costanera del sud, l'expansió del Prat amb l'aeroport o Barcelona amb la zona del Port i la zona industrial.

Aquest tipus de creixement ens fa pensar si la comarca es va pensar com un tot o pel contrari eren fragments que van patir una expansió descontrolada. I és que el Delta ha patit tres tipus de creixements:

1. Un lent i progressiu, no organitzat i dispers.
2. Un organitzat a partir de plans urbanístics que es van elaborar a la primera meitat del segle XX a gairebé tots els municipis.
3. Un planificat en zones, com l'aeroport o la Zona Franca.

En el plànol de creixement urbà que he elaborat s'observa que tot aquest creixement s'ha realitzat de manera no uniforme fins al període entre 1986 i avui, en que la forma de construir ja no és tant per parcel·les i dispersa, ans per paquets (plans parcials i projectes), que tenen en compte altres factors en el conjunt de ciutat. Per això entendre el creixement a les 3 escales ens serveix per veure que s'ha produït una evolució en el pensament urbanístic i en la concepció de la ciutat.



Fig. 14. Evolució dels municipis del Baix Llobregat 1891-2015. Elaboració pròpia a partir de cartografia de l'ICC i el plànol d'Almera i Brossa.

2.2. El Prat de Llobregat, un poble enmig dels camps

INTRODUCCIÓ

Des de sempre El Prat de Llobregat ha estat conegut per trobar-se enmig del Delta del Llobregat, al costat del riu i separat pel mateix de l'Hospitalet, entre camps. A simple vista, una ciutat senzilla, però que realment ha estat un enclavament per a l'àrea metropolitana. Un lloc on hi trobem infraestructures de gran importància com l'aeroport o el ZAL, aquest últim executat gràcies al desviament del riu.

No obstant, aquesta imatge simplista i formada per la gent de la gran ciutat no fa justícia al que realment ha estat la formació d'aquesta ciutat. Un lloc entre joncs i canyes que ha lluitat durament guanyant terreny al mar per sobreviure, per erigir-se. Un lloc del qual els seus habitants se'n senten orgullosos per la seva capacitat de producció autònoma i per haver viscut com ha anat millorant amb els anys. Tal com diu el seu lema "El Prat, el meu lloc al món."

En un moment en que el futur de les terres del Delta està penjant d'un fil, cal tornar a pensar quina ha de ser la direcció en la que hem de continuar. Potser a través del que ha estat aquest territori, el que ens ha aportat i el que podria oferir-nos serem capaços de comprendre el que ens demana. Tanmateix és un cas significatiu i exemplar per la seva situació singular, dins d'un delta.

Però l'estudi del Prat no es pot fer només amb una mirada unidireccional, la dels urbanistes. Cal una perspectiva global, entenent que els seus carrers no sorgeixen del no res, sinó com a part de l'esforç dels seus habitants, de certs moviments i apostes que de ben segur no han estat fàcils en qualsevol dels moments de la seva història.

És per això que conèixer la història i el procés de formació d'aquesta ciutat pot ajudar-nos a entendre el futur i la visió d'un delta que a hores d'ara gairebé no podem reconèixer. Una imatge s'ha de conèixer per entendre aquesta estimació dels que hi vivim o hi hem viscut. Embolcallats pels camps i l'aigua.



Fig. 15. Retall del manuscrit de l'àrea de Barcelona, de Darnius. 1716, ICC.

EL NAIXEMENT D'UN POBLE

El Prat de Llobregat fou conegut durant molt de temps com “el poble de les Febres”, nom que rebien malalties com el paludisme, la disenteria, el tifus o l'hepatitis. Aquestes malalties venien majoritàriament provocades per l'estanqueïtat de les aigües als canals, estanys o el propi riu. La manca de condicions higièniques va causar, fins no fa gaire anys, veritables estralls als nostres avantpassats, indefensos a mercè d'un medi advers.

El Prat urbà neix a empentes. Anys de construcció d'edificacions seguit d'anys de letargia, com gairebé totes les ciutats. Aquestes crisis o aturades van esdevenir matemàticament gairebé cada 15 anys i van començar al 1725 amb la primera generació, fins a l'inici del que seria el vertader nucli ja entrats al segle XIX. Però és d'abans que daten les primeres construccions, i són diversos els fets que van propiciar que el nucli explotés en aquest indret.

Per una banda **les comunicacions**; la comunicació amb l'antiga carretera de València, un vell camí medieval que partint de Barcelona, creuava els termes dels pobles costaners fins al massís del Garraf. I per altra banda, **l'economia** que millorà amb l'inici de diferents oficis que per als pagesos, totalment arrelats al camp, eren una entelèquia.

Un exemple es el descrit per Jaume Codina, del 1418; moment en que s'autoritza al primer carnisser a tallar i vendre carn a una carnisseria. Això va permetre als pagesos comprar aliments que no podien aconseguir d'una altra forma. Altres esdeveniments com la construcció de l'església parroquial el 1544 o l'apertura de l'hostal el 1587, per allotjar els peons que treballaven a l'obra de la parròquia i que servirà també com a taberna i fleca fins al 1617, faran també d'impulsors d'aquesta primera i fràgil comunitat.



Fig. 16. Les cases d'en Puig, construïdes el 1784, i que es troben a l'avinguda Verge de Montserrat, són les més antigues que encara es conserven.

A finals del segle XVII el Prat no era ni un poble com a tal, però legalment ja tenia un consell i certes ordenances municipals. La gent, però, seguia vivint a masies i barraques disperses per tot el municipi. El segle XVIII serà el segle que veu néixer el Prat com a tal. Com poble neix al final de la guerra de secessió al 1714, amb un esforç per lluitar contra l'adversitat del territori i de l'economia de postguerra. Jaume Codina en comenta el seus inicis i les virtuts que van afavorir la seva formació:

“L'estudi de la naixença d'una petita comunitat urbana, com el cas d'El Prat al segle XVIII, poc nombrosa, suficientment aïllada però en interacció constant amb l'economia de la propera capital, oferia prou al·licients i característiques pròpies per a emprendre la tasca amb l'esperança d'un resultat compensador... del pas d'unes formes de vida a unes altres de noves, d'un període també innovador, propici a l'observació empírica de la teoria de les generacions.”¹¹

¹¹ Del llibre “Com neix un poble” de Jaume Codina.

Amb certa referència a la teoria de les generacions de les que parla Codina, presentarem a grans trets les dates que ens porten a la formació del Prat tal i com el coneixem avui en dia, acompanyat de la documentació gràfica per entendre com aquest ha anat ocupant el delta.

Podríem resumir aquests períodes en els les dates següents; el 1720 hi podem comptar quatre cases, el 1725 es crea pròpiament el poble, el 1740 s'assegura el nucli urbà i al 1755 el Prat es conforma com a poble agrupat.

LES PRIMERES GENERACIONS

El 1718 el Prat era un llogaret¹². Situat al costat del que fou el primer pou artesià¹³ prop del nucli urbà. La primera construcció va ser el mas Amigó, construït al 1418 i una de les següents l'hostal, que més endavant es convertirà en un dels punts neuràlgics. Tal com es veu a la fig. 17, el nucli urbà es configura al voltant d'una petita plaça on hi viurien quatre famílies, a quatre cases.

Poc més de vint persones formaven aquesta petita comunitat de nouvinguts. Un Prat petit que distava dues hores de la també naixent Barcelona metropolitana, però que al 1725 va tenir un nou impuls fins a tenir vuit cases.

El creixement es va aturar el 1726 amb la riuada de Sant Andreu que va deixar en peu només les vuit cases, l'església, un cementiri i un corral. Aquesta era la fi de la primera generació. La revifada no és fins al 1725¹⁴ amb la rehabilitació de l'església i un petit augment de la població.

L'esforç de la primera generació, formada principalment per pagesos, va ser secundat per diferents personatges com el batlle Pere Vidal, i en l'àmbit urbà pròpiament per Baldiri Sigalés com a dirigent; un comerciant de família poc estructurada i violenta, sense instrucció. En Baldiri posteriorment treballaria com un dels primers barquers. I per últim, el barber i cirurgià Blai Pujol.

L'any 1733 destaca una nova generació. Baldiri Sigalés abandona com a figura pública per ser embargat per l'ajuntament, l'Hostal que ell portava i la barca serien donades al forani Pere Pedrerol, de Sant Viçens dels Horts.

Entre 1740¹⁵ i 1742, es crea el primer carrer i únic durant molt de temps. A la plaça davant de l'hostal s'hi va construir un pou públic que fou impulsat pel creixement de població. Aquesta plaça més tard conformaria una cruïlla de camins (a l'Albufera, a La Ribera, a la Bunyola i a la barca).

Aquests son anys de pas d'una forma de vida més quieta i conformista a una mes revolucionaria i nova. Anys de formació del proletariat rural i també industrial a l'esquerra del riu, a prop de Barcelona. L'evolució d'aquest primer Prat anava de la mà del creixement urbà, l'evolució econòmica i social a Espanya i sobre tot, de la capital barcelonesa.

¹² Nucli de població més petit que un lloc o poble. Terme utilitzat per Jaume Codina als seus escrits.

¹³ Tipus de pou on l'aigua emergeix espontàniament sense cap auxili mecànic.

¹⁴ 1718-1732: Primera generació del 1725

¹⁵ 1733-1747: Segona generació del 1740

L'any 1750 va suposar la primera transacció en metàl·lic a la història del Prat; van ser 55 lliures per un tros de terra on un jove anomenat Bernat Porcet hi va construir una casa. Al 1758 el petit poblet tenia ja 21 cases i comptava amb 76 masies escampades pel terme. Però els últims anys de la generació del 1755¹⁶ van transcórrer en un endormiscament urbanístic, una època marcada per les transaccions de béns a canvi de diners i per uns anys durs al servei de la pagesia.

El 1770¹⁷ serà una època determinada per l'augment demogràfic, majoritàriament de solters forasters, cosa que va portar més clients a les botigues i als hostals. Aquests nous benvinguts van dedicar-se més al joc al carrer (s'hi va construir un frontó), que al treball al camp, a diferència dels locals que encara treballaven al camp de forma majoritària.

Fins aquí no hem parlat del riu, però aquest serà l'element que condicionarà la forma de vida del Prat, tant per les comunicacions, com per les riudes i inundacions, que eren molt comunes. El 1763, el riu va fer de les seves al nucli urbà. Aquesta inundació va ser el final de l'església parroquial i del primer hostal¹⁸.

Tanmateix regnava la gent endeutada i que llogava per poder subsistir amb l'esperança de poder comprar en el futur, una porció de terra pròpia. Aquesta però, serà una etapa d'afiançament del que ja era un poble com a tal, o un aprenent de poble, tal com Jaume Codina explica en el llibre "La gent del fang" referint-se a aquest període.

Aquest cicle va iniciar un nou corrent; que part de la població pagesa comencés a traslladar-se del camp per a viure al poble. En aquest moment es van voler controlar els preus de les botigues a favor de la mà d'obra barata, fet que feia palès les evidents desigualtats entre els més pobres i els més rics. Sastres contra jornalers, l'apotecari contra el sastre, etc.

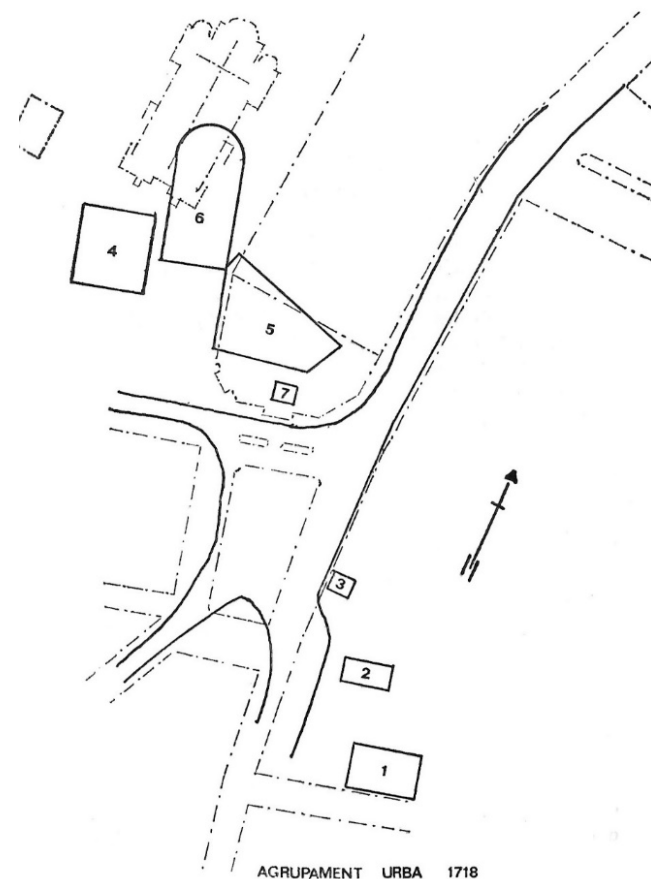


Fig. 17. Agrupament urbà al 1718. 1: Mas Amigó (segle XIV), 2: Corral, 3: Carnisseria (del segle XV), 4: Rectoria, 5: Cementiri, 6: Església que es començà segle i mig abans, s'acaba en aquests dies, 7: Hostal. 4, 5, 6 i 7 del segle XVI. Del llibre "Com neix un poble" de Jaume Codina.

¹⁶ 1748-1762: Tercera generació del 1755.

¹⁷ 1763-1777: Quarta generació del 1770.

¹⁸ L'hostal era la botiga de la gent amb menys recursos, la carnisseria la de la gent amb més recursos.

El 1778¹⁹ el poble ja tenia unes mil persones i una vuitantena de masies, a més d'un gran nombre de barraques rurals i urbanes. A això s'hi junta la incomoditat domèstica i un gran desig d'expansió. És aleshores que es fa el primer raval al 1782, el de baix (veure fig. 26, de l'època de 1885), que al 1789 comptaria amb vint-i-una edificacions, entre cases i barraques. En sis anys, aquest primer raval ja comptava amb tantes cases com cases havia pogut construir el Prat en més de mig segle. Aquestes noves cases s'alçaven ara a l'anomenat "Carrer Major".

Tot i que algunes d'elles només feien 3,97x4,12 metres de superfície, el creixement va seguir augmentant fins assolir un 150% en nombre d'habitatges. La pressió demogràfica era molt elevada; per fer una idea, el nombre de persones per habitatge era al voltant de 7, distribuïdes en 140 cases d'un total de 1000 persones. Aquesta densitat va propiciar que momentàniament és necessités un segon raval que es va construir al 1790, el de dalt, a una porció de terres conegudes amb el nom del Clos (veure fig. 26).

Aquest nou raval va ser un lloc de jornalers en barraques, però un cop més aquestes noves construccions tornaven a evidenciar la diferència entre les diferents classes socials. Tal com comenta en Jaume Codina:

"Haig d'insistir en el diferent matís sociològic entre el llogarret, de població de caràcter mixt menestral-jornaler, i els ravals, formats íntegrament per comparets –casa o barraca pròpia- i jornalers a lloguer."

L'època industrial, que a Barcelona no passava pel seu millor moment (sobre el 1789 es gesta una revolució popular a Barcelona) va tenir també la seva repercussió al Prat, on els captaires de la capital venien a demanar almoïna a les masies. Era un Prat barrejat, amb persones de moltes procedències, però català de parla.

LA CONSOLIDACIÓ DEL NUCLI URBÀ

Ens trobem ja a finals del segle XVIII²⁰. Urbanísticament el poble estava format per la plaça encara a mig formar, un carrer i el dos ravals. Però aquests ravals tan humils no comptaven per al poble administratiu; eren poc més que terrenys i l'ajuntament no se'n feia càrrec. La majoria de la població eren pagesos que vivien en una situació on regnava la pobresa i la misèria.

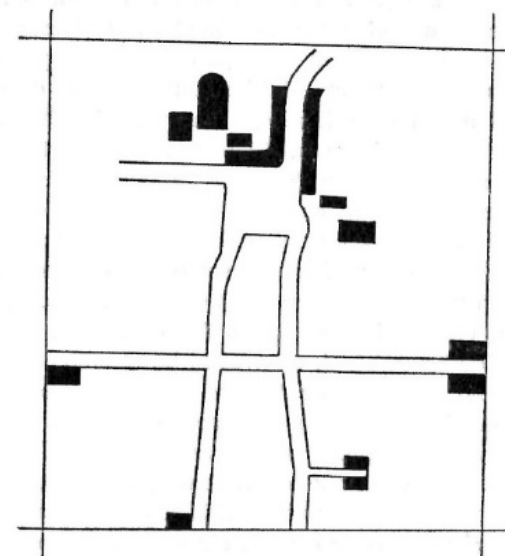


Fig. 18. Agrupament urbà al 1800. Del llibre "Com neix un poble" de Jaume Codina.

El novembre de 1793 hi va haver una riuada que afectà molt greument les cases del carrer Major, on es produí una gran bassa a l'entrada del poble. Aquestes riuades seran una constant durant molts anys als poble del Delta.

¹⁹ 1778-1792: Cinquena generació del 1785.

²⁰ 1790-1807: Sisena generació del 1800.

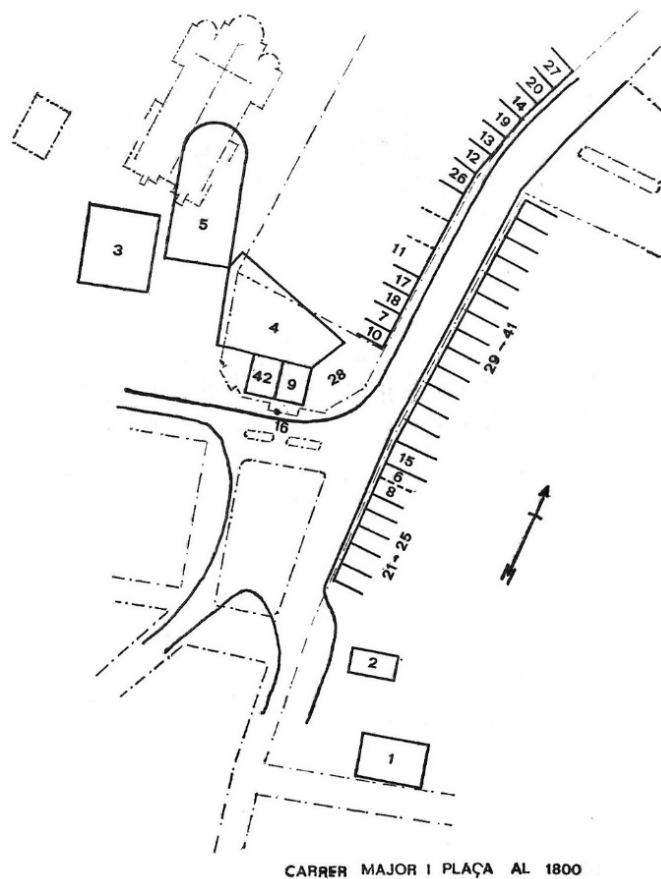


Fig. 19. Carrer Major i Plaça al 1800. 1: Mas Amigó s. XIV, 2: Corral, 3: Carnisseria s. XV, 4: Rectoria s. XVI, 5: Cementiri s. XVI, 6: Església s. XVI, 7: Hostal s. XVI, 8: Escola, 9: Hostal, 16: Pou públic. La resta son cases. Del llibre "Com neix un poble" de Jaume Codina.

Però el traspàs de segle, marcat per les riuades i la pobresa, seguia sent de moviment accentuat per l'inquiet hostal reformat, l'apertura d'un frontó i cases on servien vi i menjar. Un total de 83 cases, on ja hi trobem les famoses, i encara conservades, Cases d'en Puig.

S'apropava però, l'emigració a Barcelona del segle XIX, època de degradació social, moment de desaparició de l'últim reducte rural al Prat. Tot i això, el procés de creixement, amb els seus daltabaixos, ja no s'aturarà fins avui. El 1800 marca el final d'aquest primer període en que ja podem reconèixer un petit poble, on cada casa tenia un nom i on cada habitant va contribuir a la formació d'aquesta comunitat.

LA FORMACIÓ D'UNA CIUTAT

En termes generals, les ciutats apareixen quan les societats caçador-recol·lectores descobreixen els avantatges de l'agricultura practicada de forma estable; amb l'ús de la terra en forma de parcel·les.

Així doncs, les ciutats sorgeixen com una modificació humana del paisatge, entenent que el propi paisatge, i més si parlem del paisatge agrícola, també ho és. Però cal pensar també, que cada paisatge ha estat modificat segons els condicionaments econòmics, socials, polítics i culturals i que aquests l'han anat conformant.

Com hem vist, fins al segle XVIII, el Prat era un escampall de masies, caracteritzat per un creixement irregular. El centre era aquella plaça a mitges amb quatre cases i el carrer Major sorgit d'un braç de riu sec (el de l'antiga Riera Vella) al costat de l'altre carrer principal i el de l'Albufera (avui Jaume Casanoves. Podríem dir doncs, que es tracta d'un poble enmig d'un riu.

Tal com comenta Marga Gómez, arxivera municipal, son tres els elements que des dels seus orígens influeixen de manera més radical en la configuració del Prat: l'adversitat del medi físic, les comunicacions i les activitats econòmiques. El primer és important i ha afectat el seu creixement de forma irrefutable si es compara amb la resta de municipis propers. La insalubritat general i les abundants maresmes i estanys van fer que aquestes terres no fossin bones per a establir-s'hi.

Pel que fa a la comunitat, el Prat del 1800, del que parlàvem, pertanyerà posteriorment a les noves ciutats sorgides de la industrialització. A diferència de les medievals, on la barreja social era important, aquestes noves ciutats es caracteritzaran per una separació dels barris burgesos i els obrers, fet que s'evidencia amb la formació dels ravals.

Mentrestant, el segle XIX, urbanísticament parlant seguirà sent caracteritzat pel contrast d'etapes de molta construcció i de davallades, com al segle anterior. Els anys posteriors de construcció, sobretot als 60-70, seran els de les grans transformacions urbanes on s'intentarà racionalitzar el creixement i cobrir les mancances en equipaments, serveis i zones verdes que la població demanda.

L'EIXAMPLE DE 1916

Ens trobem a la Barcelona de Cerdà. L'any 1859 es formalitza el planejament de la capital catalana, que després de l'enderrocament de les muralles, serà el projecte més important i extens al que s'enfrontarà la ciutat.

Gairebé mig segle després es proposa, al Prat, un eixample que tindrà com a finalitat regularitzar el creixement urbà i planificar-lo. Un creixement que fins ara havia estat de forma fortuïta i sense direcció, a mercès dels propis habitants.

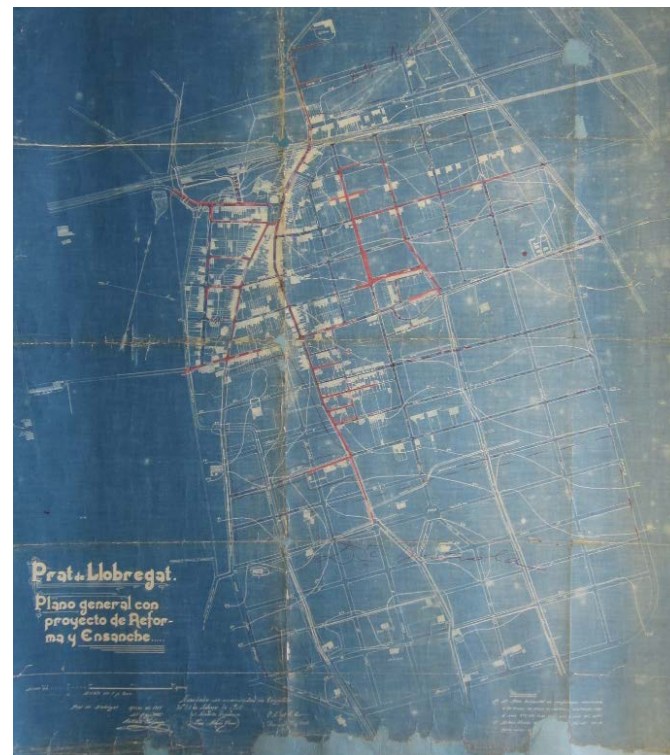


Fig. 20. Eixample per al Prat de Llobregat. Arquitecte municipal, 1916. Arxiu Municipal del Prat.

El pla comprenia tot el poble, entre el carrer del pont (l'actual Nicolás M. Urgoiti), el Canal de la Dreta al seu pas pel Fondo d'en Peixo, la Ronda del sud (Actual carrer Lleida) i la ronda de l'est (actual av. Pare Andreu de Palma).²¹ La proposta va anar a càrrec de l'arquitecte municipal llavors, l'Antonio Pascual Carretero²².

²¹ Del llibre La formació d'una ciutat de Marga Gómez Inglada. (pàg. 44).

²² Considerat el primer arquitecte municipal de Sant Boi del Llobregat. L'any 1905, quan la du a terme la redacció del projecte *Pla Pascual*, que és la primera fase de regulació urbanística al poble. Posteriorment arquitecte municipal al Prat. Construeix l'Artesà.

El Pla no es va dur a terme en la seva totalitat, però si es van plantejar carrers comercials com el de Cinto Verdaguer i l'avinguda Anselm Clavé com a rambles que sí s'arribarien a realitzar. Va ser un projecte que avançà lentament i gràcies a ell es realitzarien reformes puntuals com la pavimentació de la plaça de la Vila (la primera plaça), l'enllumenat públic, la instal·lació del telèfon, l'escorxador municipal (on ara s'hi troba el centre cultural "Cèntric") i una bàscula pública. El 1921 es va construir també el primer mercat. Sembla com si el Prat s'estigués adequant per l'arribada de la indústria al segle XX.

Fins al 1960, el creixement urbà correspon exactament amb el pla de l'eixample, moment de màxima expressió del mateix. És a finals dels anys 70 quan es construeixen nous eixos urbans. El barri de Sant Cosme, construït als anys 60 serà també una ampliació fora d'aquest projecte urbà, realitzat per a allotjar la població barraquista de Barcelona i els afectats per les inundacions de Cornellà.

A la fig. 27 es pot veure certa regularitat i s'intueixen les tràcies viàries més regulars en la meitat del que seria l'execució del pla original.

ELS LÍMITS DEL PRAT

Fins aquí hem fet un repàs del que ha estat la formació d'aquest nucli, des del punt de vista de la seva gent i de l'execució del pla de l'eixample, per entendre l'esforç que va suposar lluitar contra diversos factors provinents tant del territori com dels fets socials i econòmics.

Un pas més en el coneixement del que ha estat la situació d'aquesta població enmig del Delta, es entendre la forma en que les construccions han anat ocupant els camps deltaics. La importància dels límits i façanes que s'han anat eixamplant com si parléssim d'anelles (Veure fig. 21).



Fig. 21. Anelles de creixement del nucli urbà i l'afectació en l'ocupació de l'espai deltaic. Per ordre: 1885, 1924, 1946, 1986, 2014. Elaboració pròpia a partir de bases cartogràfiques de l'ICC.

Per entendre aquestes etapes en relació al Delta s'ha aprofundit en treballs de caire més teòric realitzats per estudiosos del Prat, tot intentant, de forma més urbanística i gràfica encaixar, sobre els plànols topogràfics coneguts, les diferents etapes dels teixits urbans formats sobre l'estructura agrícola. (Veure plànols al final del capítol).

Aquestes etapes coincideixen, per una part amb els estudis iniciats per Jaume Vila i Marga Gómez, i per altra amb la cartografia i vols que, al meu parer, donen més fiabilitat pel que he comprovat empíricament. Els plànols realitzats suposen un salt enrere, des de l'actualitat fins al 1891 (plànol d'Almera i Brossa) on s'hi superposen les diferents etapes urbanístiques marcades per les majors operacions constructives i urbanes.

La consolidació del nucli urbà. Etapa del 1891 al 1924 (Sobre cartografia de 1891)

Tal com hem vist, fins a aquesta època trobem un primer Prat construït al voltant de l'església parroquial i l'edifici comú, però la major part de la població encara vivia a les masies o barraques.

Les masies més grans es caracteritzaven pels conreus de secà i es situaven a la zona de La Ribera, més properes a Sant Boi. També hi trobem les de la zona de l'Albufera (on ara hi és l'aeroport) i les de la Bunyola (les més properes al riu). Moltes es van construir per les lleis de poblament rural. Amb aquestes, un dels majors propietaris, en Ferran Puig, va iniciar la construcció d'un gran nombre de masies on va instal·lar masovers per treballar la terra.

Pel que fa al nucli urbà, com hem comentat, els principals eixos son encara els antics braços secs del riu ara convertits en carrers: el carrer Major, el de la Bunyola, el de la Bufera i el de la Ribera. El carrer de la Processó, al girar per la sortida del temple era el que tancava el nucli urbà. El raval de dalt gairebé es trobava ja absorbit pel nucli urbà, i al sud el raval de baix encara es mantenia.

Però el municipi seguia sent encara un lloc amb dificultats per controlar les aigües, i això s'allargarà fins que ja al segle XX es refà el clavegueram de tota la ciutat, millorant així el desguàs i evitant les inundacions.

Al 1916 l'aviació ja era molt present a l'aeroport del Prat, i al 1928 la Lufthansa crea la primera línia Barcelona-Berlín. Serà l'inici d'una de les majors operacions que afecta al Delta i un dels principals motors per a Barcelona. A dia d'avui encara segueix creixent.

Pel que fa la indústria, un dels fets més importants va ser la construcció de la paperera al 1917. Aquesta es va establir a uns terrenys situats al nord del nucli urbà com el que havia de ser una de les fàbriques més importants d'Espanya. La construcció de la paperera va motivar la urbanització l'entorn de la fàbrica i d'aquesta zona nord amb la prolongació del carrer Major i l'obertura del carrer Ponsich.



Fig. 22. El Prat de Llobregat després de la riuada de Sant Antoni el 1898. Fotografia de La gent del Fang, de Jaume Codina.

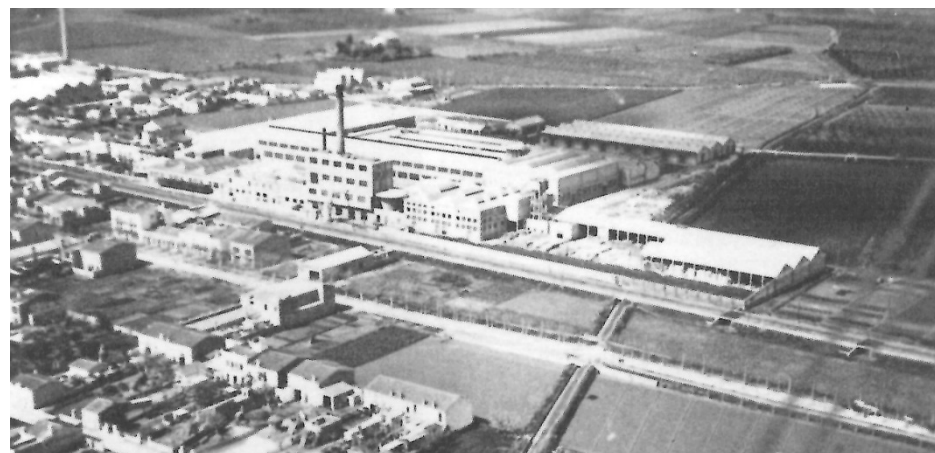


Fig. 23. Les indústries arriben atretes per la bona situació al costat de Barcelona, l'abundància d'aigua i les bones comunicacions. A la fotografia, en primer pla la Paperera i en segon, La Seda.

Una altra fàbrica implantada al Prat va ser La Seda. S'hi establí l'any 1925 amb la finalitat de fabricar fibres artificials, especialment raió, un sector que tot just iniciava la seva presència a l'Estat espanyol i amb importants perspectives de creixement. La Seda va adquirir els terrenys que ocupà l'antiga "Compañía Española de Industrias Químicas" i l'any 1926, un cop concedida la llicència municipal, es van iniciar les obres que van trigar més de dos anys. Però fins al 1928 no es va obtenir el primer fil de raió.

La Seda va representar per a les dones del Prat, la possibilitat d'accedir al treball assalariat fora de les feines tradicionals com el comerç, moltes vegades familiar, o les tasques mal pagades i poc reconegudes del camp.²³

L'extensió est. Etapa del 1924 al 1946 (Sobre vol del 1946)

Al 1924 es nota ja una regularització del creixement urbà segons l'exemple de 1916. A la part baixa es troba el que era el Raval de baix. Des d'aquest moment ja no es construiran més masies al camp.

És un període marcat per la guerra civil espanyola, que al seu pas per Barcelona es va caracteritzar per un doble poder; el de les institucions i el de les milícies. Al Prat es manifestà amb revoltes i fins i tot l'enderrocament, per part dels republicans, del pont de les 3 voltes, per aturar el pas de l'exèrcit franquista. Abans de la guerra, el Prat però, va canviar socialment amb l'arribada dels primers corrents migratoris. Tal com va passar a finals del segle XVIII on hi havia una compactació de població a les cases, aquesta nova població s'adaptaria al teixit urbà existent.

Amb l'arribada dels nous habitants, no serà pas la procedència o la classe social el que farà la diferència, sinó la simplicitat o no de les construccions, situades, en gran part, als carrers principals que es van densificar força. Però serà després de la guerra que es viurà una aturada en el procés constructiu, podríem intuir que motivada per la seva crueltat, la manca de recursos i la destrucció de cases i ponts. Un altre fet significatiu data del 1941, quan comencen les expropiacions de les terres agrícoles per a construir l'aeroport.

²³ Informació de l'article "La Seda de Barcelona" a <http://m.elpratocult.elprat.cat/seda-de-barcelona/>

L'explosió urbana. Etapa del 1946 al 1986 (Sobre el vol del 86)

Aquesta etapa es caracteritza cap al 1960 pel màxim desenvolupament del pla d'eixample de 1916. A partir d'aquí ja no es seguirà un pla específic, però si hi haurà un creixent controlat per l'administració a partir d'àrees residencials, parcs i equipaments.

L'any 1955 La Seda inicia la construcció de 110 habitatges que haurien d'allotjar els nous treballadors forans que no podien trobar habitatge al Prat en règim de llogater i per sorteig. Les obres foren a càrrec de l'arquitecte municipal Joaquim Moragas, i s'acaben al 1958. Fora del nucli urbà a la part sud, les cases de La Seda que avui encara es conserven són una part del patrimoni cultural important i que recorda l'estil holandès. Aquest és un dels barris millor conservats i amb millor imatge també a dia d'avui, fet que ja es va promoure des de l'inici, atès que els allotjats van entendre el privilegi que suposava poder llogar una casa en temps on trobar habitatge era molt difícil. Als anys 80 aquestes cases van passar a ser llogades amb dret a compra.

Les masies inicien en aquest període un procés d'abandonament que ja no s'aturarà. Moltes d'elles són enderrocades pel creixement urbà i l'expansió de les infraestructures que provenen de Barcelona.

Als anys 60 es construeix també el barri de Sant Cosme, situat a la part sud com un conjunt de cases molt pobres. Mes endavant es reformarà per fer-hi blocs de pisos de baixa qualitat on s'hi instal·larà gent obrera. Va ser per les manifestacions i queixes on els veïns van reivindicar la manca d'higiene, construccions precàries i falta d'equipaments, que es van anar millorant poc a poc. També hi destaca el barri de la Barceloneta, un conjunt de cases i blocs de pisos baixos i modestos. L'any 86 l'aeroport és un element molt potent i gairebé més gran que el propi Prat.

La indústria seguirà la seva expansió de forma que sempre es trobarà a les vores més externes del nucli de població, reduint així la possibilitat de creixement cap a l'exterior. Seran aquests polígons (com el Mas Blau, Ca l'Alaió, Pratenc, i així fins a 16 en l'actualitat) els que donaran la façana a un poble murallat per la indústria. L'any 1970 es construeix la cervesera Damm, d'importància estatal.



Fig. 24. Plànol del terme municipal del Prat de Llobregat de 1987. Arxiu municipal del Prat.

Pel que fa a les infraestructures en aquest període del 46 al 86 es veu el pas de la ronda de Dalt per la part superior. És en aquesta zona nord on es qualifiquen terrenys per construir els nous polígons industrials. El fort creixement, però, no es farà notar fins als anys 70, quan molta gent arriba per treballar a la Zona Franca. Aquesta operació de la Ronda tancarà una zona de terres sobre la qual s'hi debatrà en el següent projecte: l'Eixample del Prat Nord.

El finançament de la indústria i el confinament del nucli urbà. Etapa del 1986 al 2014 (Sobre vol actual).

En aquest període, la que fou la indústria més longeva, La Paperera del Prat, va ser enderrocada (al 2006), conservant-se com a patrimoni l'edifici principal i l'escola. En l'actualitat els terrenys resten com a deixalleria municipal.

Ens trobem amb un nucli on el creixement s'ha donat de forma centrípeta, i com dèiem, embolcallat d'indústria. Al 2007 s'inaugura, com a part del futur projecte, una estació provisional de tren i el tram de via soterrat. Aquesta operació acaba per fi amb la lluita que havia patit el Prat durant anys per superar les vies de tren i la indústria per obrir-se a la zona nord.

És a inicis del nou segle que aquest fet comença a debatre's amb l'afany de creixement d'un nucli que, per la seva proximitat a Barcelona i uns equipaments cada cop millors, atrau a molta població i indústria. Aquest creixement serà a través de dues ARES²⁴ que es situen a de la Ronda-Sud, al costat de l'aeroport, i a la zona entre l'Avinguda Onze de Setembre i els camps que encara queden, amb el barri de la Barcelona al mig.

El 2008, el Consorci Urbanístic convoca el concurs d'idees per la proposta que hauria de servir de base per a redactar l'ordenació de la zona situada entre la via ferroviària i la ronda. Es preveu ús residencial (amb 5000 habitatges) a més d'activitat econòmica i terciària (600000 m² de sostre). La proposta guanyadora va ser la de "Cardus i decumanus territorial" que planteja la unió de Barcelona amb el Prat amb l'allargament de la Gran Via i un gran parc que actua com a eix de la nova urbanització.



Fig. 25. Superior: ARE Eixample sud. Inferior: Concurs per l'eixample Prat Nord. La proposta guanyadora de Claus en Kaan Architecten i Jaume Carné i Cabré.

²⁴ ARE: Àrea residencial estratègica.

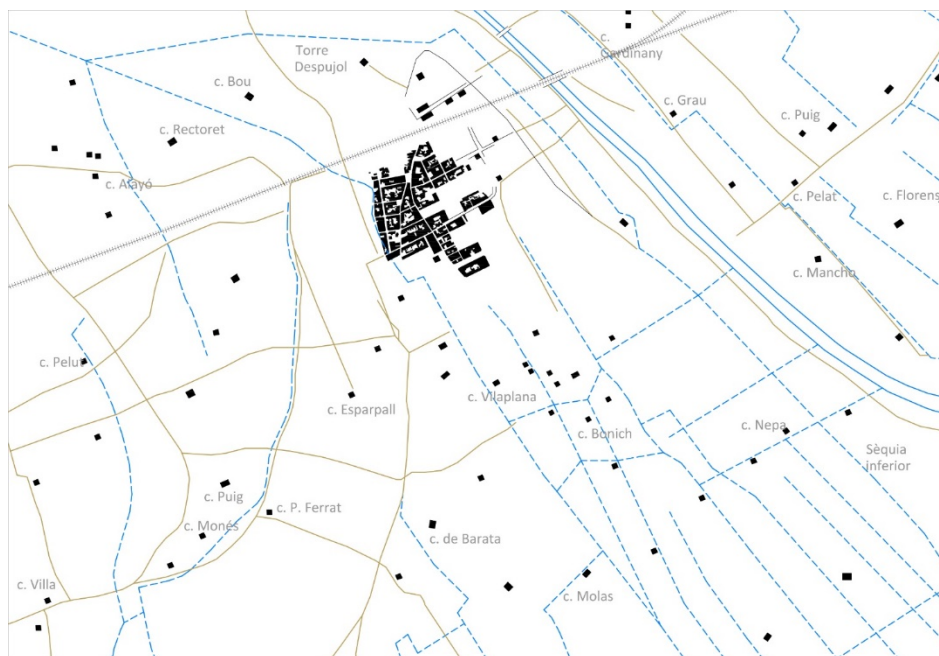


Fig. 26. Creixement del nucli urbà 1885-1924. Cartografia a partir del plànol de Brossa i Almera 1891. Elaboració pròpia.

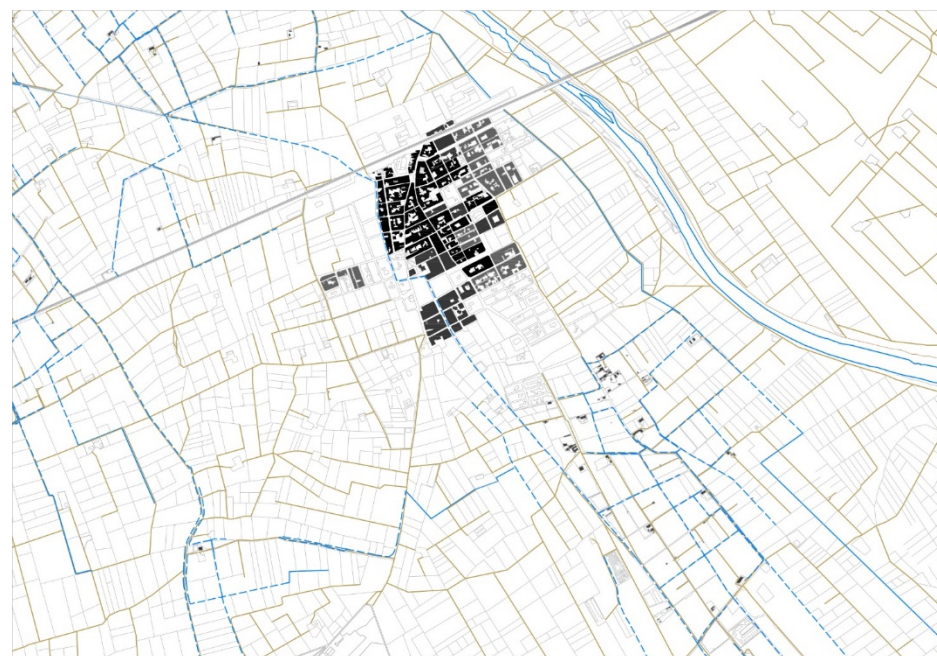


Fig. 27. Creixement del nucli urbà fins al 1946. Base cartogràfica a partir del vol del 1946. Elaboració pròpia.

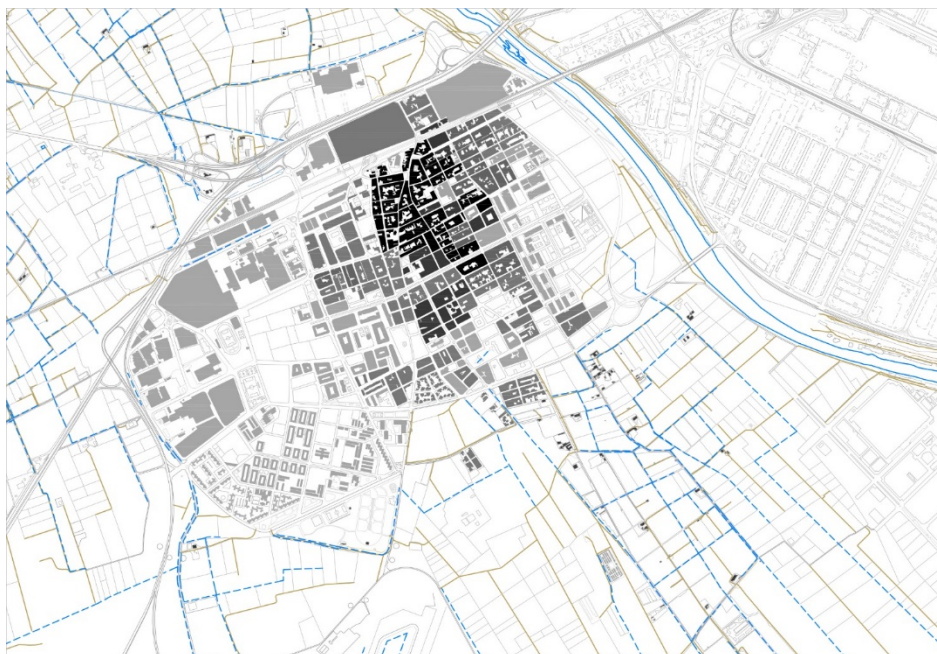


Fig. 28. Creixement del nucli urbà fins al 1986. Base cartogràfica a partir del vol del 1986 i l'actual. Elaboració pròpia.

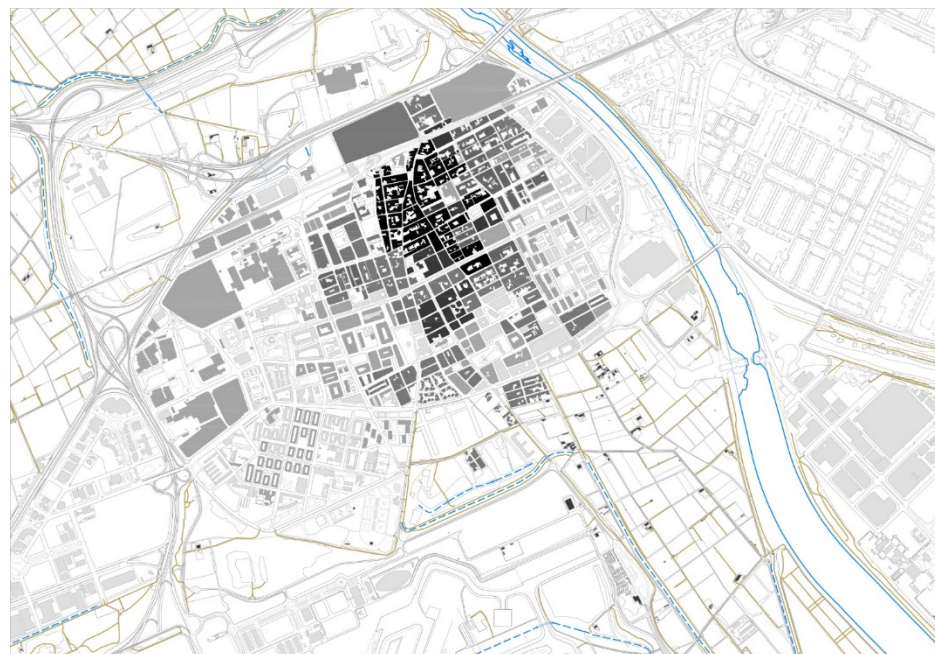


Fig. 29. Creixement del nucli urbà fins al 2014. Base cartogràfica actual. Elaboració pròpia.

2.3. Projectar en el límit. L'Àrea residencial estratègica "Eixample Sud"

El 1916, i amb la proposta de l'arquitecte municipal, s'aprova al Prat un eixample que regularitzaria el creixement urbà fins llavors irregular i fortuït. Va ser un pla que va avançar lentament i que va aportar petites reformes puntuals que van millorar l'estat dels carrers, les places o el sanejament. En aquest moment es plantegen illes tancades i una jerarquia viària que avui encara podem reconèixer. El creixement urbà fins a 1960 correspon exactament a aquest pla.

A la mateixa dècada es construeixen barris residencials com Sant Cosme, realitzats per allotjar la població barraquista i els afectats per les inundacions de Cornellà. A partir de llavors, el creixement del Prat serà a cavall entre els polígons industrials i l'habitatge plurifamiliar majoritàriament. L'exploració del projecte d'habitatge es pot llegir en aquest municipi a través dels conjunts residencials, recognoscibles sobre tot als anys 90 i principis del segle XXI.

Però el punt escollit no ho és perquè sí. El Prat, com s'ha vist fins aquí es troba en un punt estratègic enmig del Delta, pel que la seva expansió és pot considerar quelcom especial i alhora generalitzable a la resta de municipis del Baix Llobregat, on al menys una de les seves bandes sempre toca terra agrícola. Per tant, endinsar-nos ara en les formes de projecció urbana ens permet veure de forma més minuciosa les peces d'un trencaclosques que formen entitats majors.

En aquest apartat es vol continuar a partir d'aquest punt en el que l'aportació de noves formes de construir la ciutat requereixen d'una lectura diferent, on les eines de treball han evolucionat en paral·lel a les necessitats de l'home. Entendre el procés i fer-se preguntes sobre el mateix és valorar i escoltar un territori que, sens dubte, encara té molt a dir-nos.

El pla urbanístic de l'Àrea Residencial Estratègica "Eixample Sud"

LES PREMISSES (O PROMESES) D'UN PROJECTE TERRITORIAL

L'any 2010, la Generalitat de Catalunya juntament amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques van presentar el document oficial que defineix les Àrees Residencials Estratègiques de tota Catalunya. Aquest document conté els Plans Directors Urbanístics (PDU) de les nou poblacions afectades per aquesta millora al Baix Llobregat.



Fig. 30. Portada del PDU de les Àrees Residencials Estratègiques, 2010.

El PDU del Baix Llobregat inclou onze ARES²⁵ i preveu 1.841.897 m² de sostre, amb lloc per a 15.924 habitatges. Aquesta feina col·lectiva que es va dur a terme per 21 equips redactors es va orientar i coordinar amb diverses entitats: la DGAEPS²⁶, la DGPH²⁷ i l'INCASOL²⁸.

La redacció de tot aquest complex sistema va venir sota la idea de promoure l'habitatge protegit per garantir un habitatge digne i assequible. Després d'aprovar el Decret llei /2007 sobre les ARES, el govern pretenia crear eixamples amb una densitat mínima de 50 habitatges per hectàrea, un 54% dels quals serien protegits.

Aquests nous barris haurien de ser recognoscibles per la seva qualitat urbanística i constructiva: dignes, accessibles i ajustats a les necessitats familiars, amb edificis respectuosos amb el medi ambient i una bona relació entre l'espai ocupat pels habitatges i les zones verdes i lúdiques. A més haurien de ser zones ben comunicades mitjançant el transport públic i amb els equipaments necessaris per al desenvolupament de les persones.

El document, a més de contenir la part numèrica referent a la definició de la superfície de la ARE, la distribució de sostres o d'habitatges, conté també tot un discurs que es va plantejar entorn a una sèrie de premisses que podríem resumir en:

ELS USOS DIVERSOS

Aproximadament el 15% de l'edificabilitat es destinarà a usos diferents de l'habitatge i es procurarà que un percentatge no inferior al 60% de les plantes baixes es destini a comerç i equipaments.

LA COHESIÓ SOCIAL

L'ordenació urbanística garantirà la barreja entre l'habitatge protegit, l'habitatge de mercat i el règim de tinença dels habitatges protegits (propietat, lloguer, etc.), per assegurar la diversitat en la composició social dels residents.

Aquests nous eixamples hauran de ser heterogenis com la majoria dels barris de les nostres ciutats i pobles: en habitatges, arquitectura, dimensió, incorporació d'espais lliures, terrasses, jardins... I el nombre de planes dels edificis tindrà en compte les característiques de cada població.

ESPAIS LLIURES I EQUIPAMENTS

L'ordenació es basarà en el carrer, la plaça i els espais de relació. La distribució dels espais lliures a les illes garantirà usos socials per a l'oci i la millora de la qualitat de vida dels seus residents. Els carrers donaran prioritat als vianants i els carrils bici tindran una atenció preferent. Els aparcaments s'ordenaran de forma que minimitzin l'ús del vehicle privat.

PARCS I ESPAIS VERDS

Els parcs i espais verds jugaran paper important en la cohesió i identitat dels nous barris. Tots els habitatges disposaran de parcs i places de proximitat a una distància no superior als 250 metres.

TRANSPORT PÚBLIC

Es donarà prioritat a l'ús del transport públic integrat dins el sistema intermodal. Totes les Àrees Residencials estaran ben comunicades.

EFICIÈNCIA ENERGÈTICA

S'implementarà un model d'eficiència energètica que comporti una reducció substancial de les emissions de CO₂ respecte a una urbanització convencional. Les edificacions s'ajustaran a criteris d'aprofitament bioclimàtic: orientació correcta, ventilació, sistemes autònoms de producció d'aigua calenta sanitària mitjançant energia solar tèrmica, etc.

²⁵ Àrees Residencials Estratègiques.

²⁶ Direcció general d'Actuacions Estratègiques i Política del Sòl.

²⁷ Direcció General de la Promoció del Sòl.

²⁸ Institut Català del Sòl.

GESTIÓ DE RESIDUS

Es fomentarà el reciclatge i la reutilització de materials i de matèria orgànica. Aquesta recuperació hauria de ser suficient per cobrir les necessitats d'abonament dels espais verds. També es previndrà i es corregirà la contaminació lumínica i acústica.

En general aquest document parla en termes “eco” i “sostenibilitat” que eviten la dispersió en el territori, minimitzant les actuacions sobre el medi natural, amb un tractament adequat de la riquesa paisatgística i el patrimoni cultural.

A l'ARE Prat Sud, que abraça una extensió de 38 hectàrees, es destaquen les idees de creació d'una jerarquia viària, compacitat urbana, diversitat funcional, equilibri ambiental o integració paisatgística.

L'ARE SUD, UN PROJECTE MULTIESCALAR

El procés d'un projecte d'aquestes característiques comença, com hem vist, amb la definició d'una sèrie de regles de joc i del suport tant d'institucions com de l'administració. Després de determinar tots aquests objectius, que són els més favorables que es desitgen, resta un llarg procés per projectar específicament l'Àrea Residencial. En aquest entren en joc, no només els requeriments a nivell de la qualitat espacial que es projectarà, sinó també diferents actors que s'encarregaran de redactar i dur a terme el pla.

1. LA REDACCIÓ DEL PDU

El 2008, Miquel Roa, arquitecte i urbanista, redacta el document administratiu “PDU. ARE Baix Llobregat”. Aquest document reflexa les intencions i l'organització de manera que serveixi com una base reguladora per la projecció del territori en els àmbits definits pel mateix.

En el marc de les directrius del PDU es proposen d'origen tres objectius específics: **gestionabilitat, consens i qualitat.**

GESTIONABILITAT

En un context de crisi, de canvis estructurals en el sector de la promoció i sense recursos públics per desenvolupar les ARES, les perspectives es presentaven especialment complexes, tal com comenta Roa al PDU. El Pacte Nacional de l'Habitatge el Decret Llei 1/2007, es va pensar en el marc d'un sector immobiliari en forta expansió amb uns preus desorbitats d'habitatge lliure i amb un grup important de població sense possibilitat d'accés a un habitatge. Així que l'objectiu principal de les ARE era canviar aquesta situació i, a través de l'habitatge de protecció oficial, donar accés a moltes famílies sense tants recursos. Un altre dels objectius importants era que les Àrees Residencials es convertissin en elements reguladors del preu del sòl.

En l'àmbit de la gestionabilitat es controlarien:

- Els gestos d'urbanització.
- L'aprofitament suficient.
- La densitat.
- El sostre comercial.
- Les activitats.
- Les volumetries.

CONSENS

L'equip redactor del projecte es va preocupar perquè cadascuna d'aquestes ARES tingués el major grau d'acceptació en els Ajuntaments i a la DGAEPS. Es va dedicar molt de temps i atenció en reunions amb els equips redactors de cada ARE i amb els Ajuntaments amb el propòsit de presentar els projectes i recollir el màxim nombre de suggeriments possibles, per tal de tenir-los en compte tal com es comenta al PDU. Aquest objectiu de consens amb els diferents organismes de l'administració s'hauria de mantenir al llarg de la tramitació i estendre-ho als propietaris de cada ARE.

QUALITAT

L'equip redactor va mantenir (així ho assegura el propi equip) el debat i la supervisió de les ordenacions amb el conjunt dels equips redactors. Va procurar una inserció territorial i urbana, un programa, la qualificació i especialització dels diferents espais públics (places, itineraris, parcs, espais col·lectius...), la adequada resolució de la centralitat (mesures adequades dels espais centrals en relació als nous fronts edificats i en funció dels teixits urbans existents i de la pròpia ARE). Va posar atenció a la bona disposició dels parcs i equipaments, la qualitat de la morfologia urbana del projecte i la seva inserció respecte als teixits existents. Finalment va tenir una actitud sensible davant els requeriments mediambientals i paisatgístics, així com els valors patrimonials. Totes aquestes mesures i atencions van intentar procurar les millors condicions per l'habitatge i les activitats.

CLASSIFICACIÓ DEL SÒL I PARÀMETRES BÀSICS

El següent pas després de definir els objectius era determinar la qualificació del sòl, que en aquest cas passaria del planejament vigent S.U.N.D a S.U.D en el PDU. Els paràmetres bàsics de es defineixen en el projecte son:

- Superfície Sector (ha): 37,38 computables. 38,12 totals.
- IEB: 0,65 m²s/m²s
- Metres quadrats de sostre:
 - Total: 242.975
 - Terciari: 5.275
 - Comercial: 25.850
 - Habitatge: 211.850
- Nombre d'habitatges:
 - Total: 2.648
 - Lliure: 1.324
 - Protegit: 1.324
- Densitat: 69 hab/ha
- Sistema d'actuació: Cooperació

ORDENACIONS

La nova extensió del Sud del Prat consolida la seva continuïtat a ponent amb Sant Cosme plantejant, a més, un projecte amb un front urbà comercial a l'Avinguda Onze de Setembre, i un front lúdic verd sobre els camps que limiten amb el Delta. Una trama de carrers nord-sud connecten aquests dos fronts i eixos verds s'alternen entre els carrers.

A més dels aspectes com les directrius del PDU, es realitza un estudi i diagnosi de l'abast general, on es tenen en compte altres àmbits com la inserció territorial que engloba el relleu, la morfologia territorial i urbana, el patrimoni natural i cultural, les infraestructures viàries i ferroviàries, les xarxes de servei, etc.

I per últim es realitza l'ordenació general que abasta la classificació i qualificació del sòl, els canvis de règim del sòl d'industrial a residencial o d'equipament a residencial, etc. A més es defineixen els requeriments mínims per als habitatges, d'uns 80 m² per cadascuna, destinant amb obligatorietat el 20% en règim general, el 10% a concertat i el 10% a concertat català.

2. LA REDACCIÓ DEL PROJECTE

La redacció del projecte de la ARE Sud va córrer a càrrec dels urbanistes Jornet, Llop i Pastor. Els quals, a través de la descripció escrita i gràfica, van donar el següent pas en la definició del projecte.

El procés de projecció representa trobar-se, de primeres, amb una certa estructura de la propietat, que en molts d'aquests casos encara eren camps, alguns en ús productiu o edificatori, i altres no. En aquest cas, les parcel·les existents pertanyien a particulars, escoles, entitats, empreses, promotors, a l'INCASOL, etc. És a través de mecanismes de gestió del sòl, mecanismes econòmics de compensació i la cooperació dels implicats, que aquest projecte s'ha pogut realitzar. Assegurar que cap d'ells surt malparat i que pot obtenir un cert benefici, serà part de l'èxit econòmic i de viabilitat del pla.

Després d'haver arribat a certs acords i haver estudiat les necessitats de la ciutat i del propi eixample, es redacta el pla que vindrà acompanyat d'una sèrie d'ordenances i regulacions més específiques que les del PDU. En aquest cas i fixant-nos en el projecte de l'àmbit est, la formalització es realitza definint diferents illes amb un caràcter "macro", les quals segueixen certes traces de la ciutat existent, però que semblen no tenir relació amb el parcel·lari agrícola.

Ens trobem en aquest punt en un canvi de mentalitat respecte a l'època dels pagesos que hem vist al capítol 1. Mentre que fins al 1916 (Pla Urbanístic per al Prat) les construccions eren més aviat atzaroses i amb unes normatives poc regulades a nivell de ciutat donant una qualitat heterogènia al conjunt, ara la construcció esdevé un conjunt, una ordenació tant de la propietat com de la pròpia jerarquia de la ciutat (a nivell viari, d'edificació, etc.). Per tant, ens trobem en un moment en què l'habitatge no és tan sols un lloc per viure, sinó que és un conjunt on les formes de la ciutat han estat regulades, dotant-la d'una certa homogeneïtat que es desdibuixa intencionadament quan la ciutat o, en aquest cas els camps del Delta, ho requereixen.



Fig. 31. Estructura de la propietat. Font: Plànols del projecte redactat per Jornet, Llop, Pastor.



Fig. 32. Continuitat dels traçats de l'eixample existent mitjançant una estructura de "macro-illes". Elaboració pròpia.

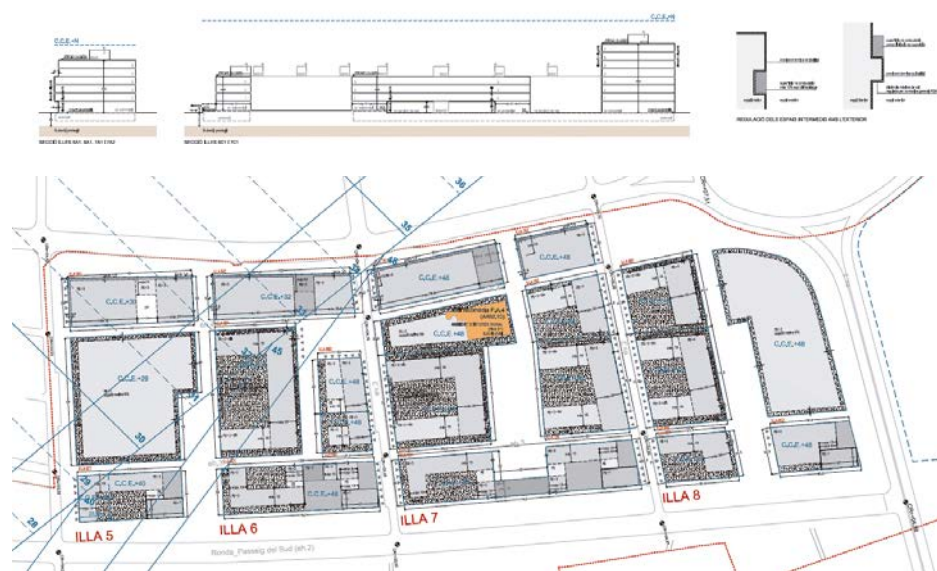


Fig. 33. Condicions de l'edificació en l'àmbit est. Font: Plànols del projecte redactat per Jornet, Llop, Pastor.



Fig. 34. Ordenació indicativa en planta de l'àmbit est. Font: Plànols del projecte redactat per Jornet, Llop, Pastor.

Les illes projectades, es detallen ara mitjançant la imposició de condicions sobre l'edificació. En aquestes es precisen mides com la profunditat màxima de les edificacions (12 metres), les alçades reguladores o l'ocupació màxima tant dels propis edificis com dels patis interiors. Així es regula el sòl públic i el privat. També s'arriba a decidir la regulació dels espais intermedis com l'exterior dels habitatges, acordant les superfícies computables o no computables.

El resultat final és el d'un planejament bastant acotat que ha de respondre a multitud de factors i que donarà certa llibertat als equips redactors dels edificis en termes de disseny sobre la façana, materialitat, etc.

3. LA MATERIALITZACIÓ DEL PROJECTE I L'USUARI FINAL

En l'última part del desenvolupament pren part l'arquitecte redactor de l'edifici, el promotor i la constructora. Aquests s'encarreguen del disseny i la construcció, per fases, del projecte. La distribució dels habitatges i els espais comuns pot ser més o menys criticada, però el que és clar és que assentar unes bases de disseny que es fonamenten en criteris de valor arquitectònic, urbanístic, mediambiental, de salubritat, etc., fan que aquests habitatges gaudeixin, no solament a l'interior sinó també a l'exterior de certes millores respecte a èpoques anteriors, donant lloc a pisos que són accessibles i a un preu més baix que la mitja.

Però per abaratir costos en la construcció, que es perllongarà durant més de 10 anys, s'intenten estandarditzar elements tant de l'exterior com de l'interior dels habitatges. Els interiors compten amb uns acabats més que acceptables i condicions d'habitabilitat segons normativa vigent. El règim de tinença d'aquests habitatges és diferent en cada cas i compta amb un 50% de blocs que són de protecció oficial totalment i un altre 50% de propietat.

En quant a l'espai públic, els blocs d'habitatges es distribueixen al voltant d'estances públiques encara joves, i que sols el temps dirà si han acabat funcionant tal i com esperava aquella primera idea de la qual va néixer el pla general.



Fig. 35. Interior d'una vivenda tipus.



Fig. 36. Un dels blocs d'habitatges actualment construït en relació a l'espai públic.

En el temps llegim l'espai²⁹

Un cop hem entès en què ha consistit projectar residència en l'actualitat del Prat, és interessant verificar, o com a mínim evidenciar mitjançant la comparació, si les eines que es venen utilitzant en les darreres dècades ens han ofert les millores que d'elles s'ha esperat. I això ho podem fer a través de diversos indicadors com el tipus i mida del parcel·lari, tipus, variabilitat i disposició de l'edificació, quantitat i qualitat de l'espai lliure o la secció tipus del carrer.

El punt d'estudi l'he escollit per ser un punt estratègic en quant es donen diferents situacions que permeten analitzar i comparar l'evolució de l'habitatge al Prat i en dos períodes; el primer amb el barri de la Barceloneta de 1950, i el segon amb l'ARE Sud-est. Tot i que aquest últim encara no està construït completament podem avaluar aquests indicadors mitjançant el projecte redactat i algun dels edificis que ja s'han construït. Desgranar la forma en que s'han projectat aquests dos períodes respecte al Delta i respecte ells mateixos, és el tercer punt clau en aquest estudi entorn a la situació i creixement dels diferents municipis del Baix Llobregat.

El debat es centra en la relació de l'habitatge amb l'espai rural i en la discussió sobre com tractar el límit o l'indiar amb l'espai no urbanitzable, destacant la diferenciació entre les construccions d'un primer període "no planificat" a partir de les parcel·les, i les d'un període actual a través dels plans parcials. Sempre tenint en compte el tema vertebrador de la qüestió: **la relació de la ciutat amb l'espai deltaic i la seva repercussió a nivell territorial.**

Sense deixar que el que coneixem fins ara ens influènci, realitzar un exercici objectiu i heurístic del cas en aquesta escala de barri, ens pot obrir les portes a conclusions que potser fins ara, que hem estat mirant el Delta des d'una perspectiva més llunyana, no hem vist.

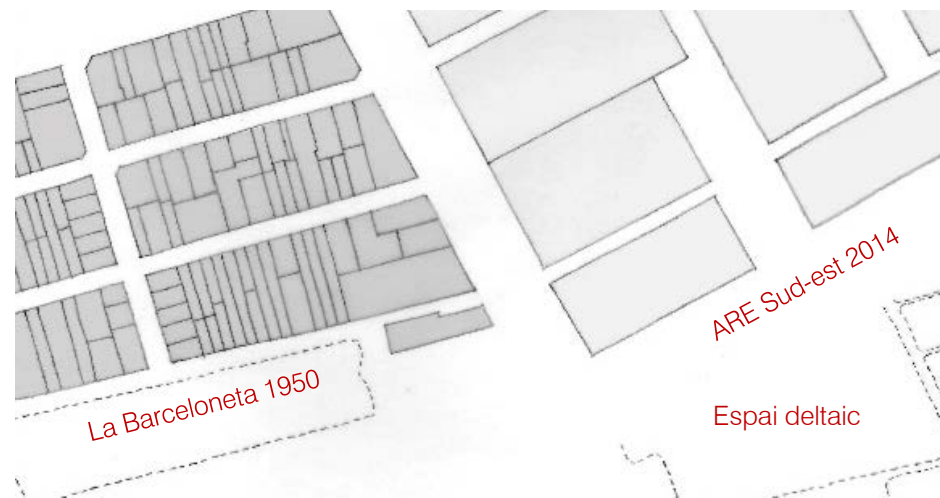


Fig. 37. A l'esquerra el barri de la Barceloneta, 1950. A la dreta part de l'ARE sud-est, 2015.

LA BARCELONETA, 1950

El barri de la Barceloneta, construït a partir de la dècada dels 50 neix amb la necessitat de l'habitatge modest al Prat de Llobregat, en un dels períodes de forta construcció. Aquest petit eixample o raval es situa a la part sud i bastant allunyat del petit nucli que formava llavors el poble.

En un moment d'explosió per l'arribada d'immigrants i treballadors provinents del camp, aquest petit poble troba en una perifèria propera el lloc per expandir-se. La Barceloneta forma part d'un dels dos ravals més importants que se situen a nord i sud. Una dicotomia que també avui sembla repetir-se amb els eixamples que s'estan projectant en l'actualitat: el prat nord i el sud.

²⁹ Referència al llibre "En l'espai llegim el temps: sobre història de la civilització i geopolítica". Karl Schlögel, 2007.

La petita agrupació de cases de La Barceloneta s'organitza en sis illes que es disposen de forma regular i mitjançant una petita xarxa de carrers estrets d'un sol sentit, amb voreres que tot just permeten el pas per donar accés a les cases majoritàriament unifamiliars.



Fig. 38. Situació del barri de la Barceloneta. Creixement urbà al 1960. Elaboració pròpia a partir de plànols de Marga Gómez Inglada.

Son cases on en planta baixa encara podem trobar avui negocis familiars, molts d'ells tancats, com barberies o venda de teixits. En el seu moment van ser cases associades a treballs artesanals, de barri. La casa no era llavors només el lloc per habitar, sinó també per produir.

El parcel·lari que trobem en aquest teixit urbà és d'un gra petit. Son parcel·les que en el seu front no fan més de 5 metres i uns 20 metres de profunditat. Contrarrestades per una segona etapa on els fronts s'eixamplen per arribar a uns 7,5 metres i unes profunditats de 15 metres. Aquest parcel·lari sembla seguir les traces agrícoles i la divisió parcel·laria del camp amb una certa organicitat, no només pel que fa a la seva disposició en planta sinó també quan veiem la secció i el seu resultat volumètric.



Fig. 39. El parcel·lari de la Barceloneta. Elaboració pròpia.

Les cases que trobem en aquest fragment son estretes i en molts casos no permeten la ventilació creuada. Sovint necessiten patis que acaben sent també estrets i que serveixen per ventilar estances que resten a l'interior. Totes aquestes característiques solen configurar un espai central opac que es contraresta amb una façana a carrer i un pati a la part posterior de la casa. Solen ser habitatges unifamiliars majoritàriament i plurifamiliars que van des de planta baixa fins a tres o quatre pisos.

La variabilitat del conjunt també es transporta a la secció del carrer, on les diferents alçades proporcionen un paisatge singular. El carrer, d'uns 7 metres amb voreres de més o menys 1 metre, dona lloc a un viari d'un sol sentit, amb aparcaments laterals en filera. La pavimentació és unitària i regular i l'absència d'espai públic o d'estances realça el seu caràcter de raval amb una única finalitat, la de l'habitatge que depèn d'altres barris per temes com els equipaments o l'abastiment de la compra diària.

La imatge final que ofereix aquest aprenent d'eixample és un lloc amb un caràcter singular i que sembla controlar molt bé l'escala humana, sense tenir en compte les seves possibles deficiències en quant a falta d'espai públic o mides de les zones per als vianants.



Fig. 40. L'edificació té un aspecte irregular en planta i en alçat.



Fig. 41. La secció del carrer segueix la irregularitat que s'observa en planta.



Fig. 42. Inici del C/ Esplugues de Llobregat. El Prat, 2016.

ARE SUD, REDACCIÓ DEL 2009 – (EN CONSTRUCCIÓ)

Després d'una primera onada de migració i la forta demanda d'habitatge, el 1960 es construeix el primer polígon del municipi destinat només a gent treballadora: Sant Cosme. Aquest primer polígon va ser reconstruït més tard per la necessitat de millorar el tipus d'habitatge barraquista amb el qual s'havia construït. Això es produeix a partir del 1978. Amb aquest primer polígon s'inicia una tònica que es repetirà al Prat i que deixarà enrere, excepte en casos puntuals, la forma tradicional de construir, ara concebuda mitjançant les zones residencials.

Gràcies al creixement lent però segur d'aquest municipi, per la seva posició d'enclavament econòmic i de mobilitat, el 2008 i després de finalitzar amb les importants obres del Pla Delta, la ciutat es planteja com ha de ser el seu creixement en termes d'habitatge i quins han de ser els espais per on expandir-se. Amb la impossibilitat de seguir creixent cap al riu o cap a l'oest (zones reblertes per la indústria), es torna a la idea d'una extensió nord-sud, com ja es va fer amb els ravals als anys 50. És en aquest entorn que neix l'eixample residencial actual, el qual es troba dividit en dues zones i justament rodejant a banda i banda la Barceloneta.

Per extreure conclusions de la comparació entre la Barceloneta i la ARE Sud, és necessari entendre els elements que determinen aquesta forma contemporània de construir.

Per un costat ens trobem davant d'un tipus de parcel·la major, d'uns 35x90 metres subjecta a una volumetria específica. El tipus de parcel·la, a simple vista, sembla irregular, però aquesta variabilitat es compensa quan veiem tot el conjunt.

L'habitatge en aquest pla passa a tenir unes millors profunditats edificatòries (uns 12-14 metres). Aquestes mides es consideren com a bones després d'anys d'experiència en el tema dels polígons a Espanya, i permeten habitatges on s'assegura que totes les façanes ventilin a carrer. La profunditat de 12 metres permet millores en termes d'habitabilitat i la possibilitat de sistemes passius com a millores en l'àmbit de l'eficiència energètica.

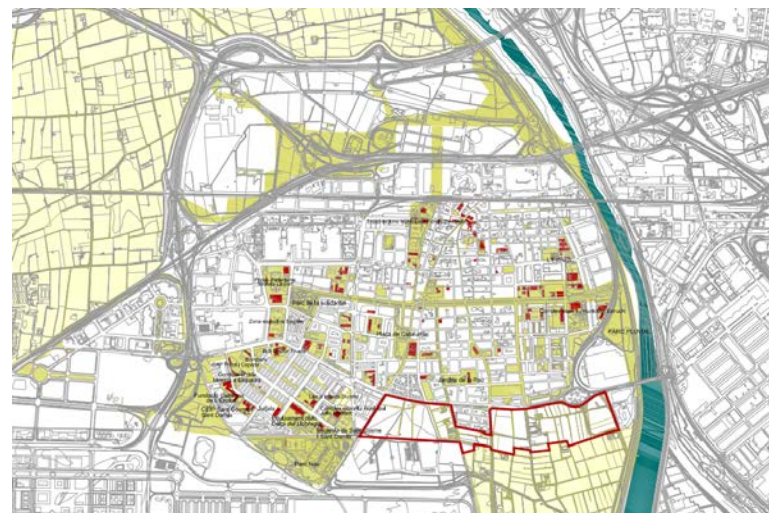


Fig. 43. Àmbit de la ARE Sud en relació al municipi. Font: Plànols del projecte redactat per Jornet, Llop, Pastor.



Fig. 44. La divisió parcel·laria es realitza de forma molt regular i mitjançant una malla ortogonal variable que segueix les traces de la ciutat existent, que en alguns casos coincideix amb les agrícoles. Font: Plànols del projecte redactat per Jornet, Llop, Pastor.

Aquesta uniformitat en planta i secció, on l'alçada reguladora és de planta baixa i 4 plantes principals (22m), ofereix una característica d'estabilitat a tot el conjunt, la qual es va trencant en certs punts on es juga a l'adició o subtracció de plantes.

Quan parlem del carrer i sobre tot de l'espai públic, trobem una varietat notòria que en l'anterior cas no hi era present. Aquesta es materialitza en els espais comunitaris o en els diferents tipus de secció segons trobem equipaments, passejos, carrers simples, etc.

L'espai lliure es barreja amb els edificis creant una espècie de transició que fins ara s'havia donat fortuïtament al Prat però que ara és de forma intencionada, on els equipaments es concentren sempre al voltant d'una plaça o parc puntual. Els equipaments segueixen les lògiques de necessitat del municipi, aportant una escola-bressol, una residència per la tercera edat i mantenint una antiga masia, la de "Cal Xicomèdia". A la part inferior del projecte, l'espai lliure es disgrega.

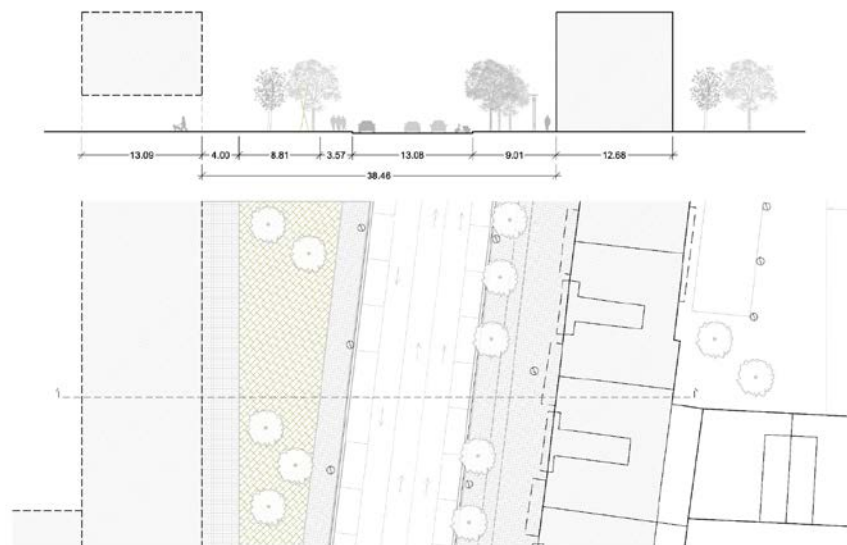


Fig. 46. Regularitat en secció dels eixamples actuals. Elaboració pròpia.



Fig. 45. L'edificació és bastant regular en planta, on es combinen només 2 o 3 alçades.



Fig. 47. Equipaments i espais lliures. Elaboració pròpia.

La continuïtat que s'aconsegueix amb el verd urbà i els edificis sembla trencar-se quan s'observa la secció en el punt de contacte amb el Parc Agrari. Aquesta transició es fa d'una forma estàndard amb un carrer simple en un lloc que per res ho és. No obstant, la qualitat que s'aconsegueix amb aquests espais a nivell visual i d'estància és major que a l'eixample de 1950. Es potencia per tant el gaudi del carrer i de l'espai públic.

La imatge final que ens dona l'eixample és la d'edificis homogenis que presten importància a l'espai públic. Un espai públic que a més de gaudir-se es pot intuir, enllaçant uns espais amb els següents. Els edificis mostren una regularitat en termes de materialitat i de formalitat que proporciona unitat al conjunt.

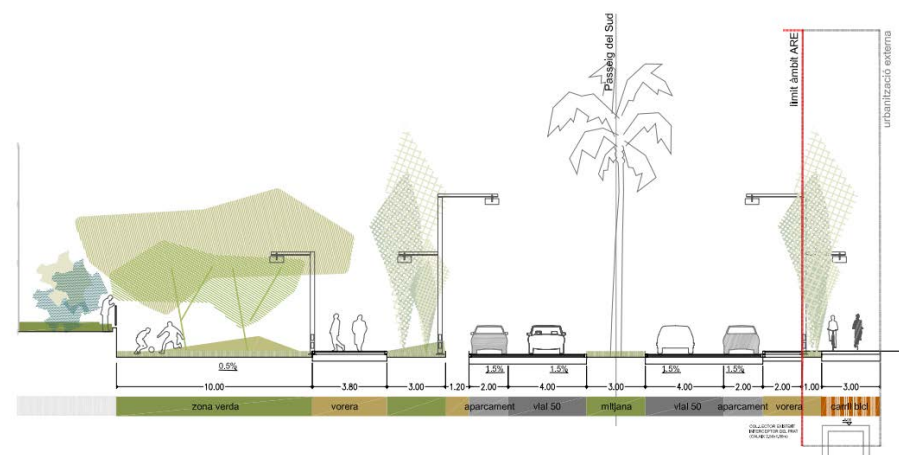


Fig. 48. Secció transversal del carrer que llinda l'eixample Sud amb el Parc Agrari. Es concreta en passeig que entrega el tràfic rodat a la zona agrícola. Font: Plànols del projecte redactat per Jornet, Llop, Pastor.



Fig. 49. Avinguda Onze de Setembre amb C\ Antoni Tàpies, 2016.

Les claus del projecte en el límit

Després d'aquesta mirada general i específica d'un projecte que ha nascut de la territorialitat es poden extreure diverses conclusions dividides en dos grans blocs: **el desenvolupament del projecte administratiu** com a eina que permet dur a terme i organitzar un projecte de grans dimensions com és aquest, i **la posada en marxa del procés urbà** que demostra físicament la finalitat d'aquest procés teòric.

EL DESENVOLUPAMENT DEL PROJECTE ADMINISTRATIU

Lluitar per realitzar un projecte no sempre és fàcil. Els anys d'experiència en son una ajuda i no sempre els organismes es troben disposats a escoltar o a donar el suport econòmic que cal per portar-los endavant. En un projecte d'aquesta magnitud que podem mirar des del territori fins a l'escala de barri s'entén la potent maquinària que s'ha de posar en marxa per donar llum a un projecte on s'han d'entendre molts implicats; des de les administracions, els ajuntaments, els tècnics, les associacions, els instituts i com no, les persones propietàries.

Després, el gran esforç que suposa redactar un pla d'aquestes característiques per la part tècnica. Primer per la redacció d'un bon projecte d'inici per part d'equips o persones que han realitzat projectes al propi lloc, les quals poden entendre millor les necessitats i requeriments del lloc en concret. Segon, assentar sobre aquest projecte no només unes bases que urbanísticament i arquitectònicament funcionin, sinó també normatives i ordenances que regulin com ha de ser i com no ha de ser la materialització del projecte.

No obstant, crec que un projecte tan gran, ha de mantenir-se viu al llarg de tot el seu procés; cal pensar que per la dilatació en el temps que suposa un projecte tan gran (potser dècades), poden sorgir estudis, opinions d'experts, i en definitiva millores que han de poder ser revisables i si s'escau, incorporables al projecte redactat. I tercer, després d'haver implicat tots els organismes, cal vetllar i assegurar-se que aquest projecte arribi en la mida del possible a bon port, procurant que les idees inicials que han de ser prou fortes i justificades prevalguin davant altres que potser no ho son tant.

Tot aquest mecanisme requereix d'un rigor i d'un coneixement que no només recau en la tècnica en matèria d'urbanisme, sinó que també ha d'abordar-se des de la sensibilitat que mereix cada territori en particular. Per tant, conèixer el lloc, trobar els punts estratègics de projecte a tots els nivells i saber encaixar-lo, és la clau fonamental per a que aquest procés del projecte administratiu sigui satisfactori.



Fig. 50. El límit entre el Delta (esquerra) i el barri de la Barceloneta (dreta).

LA POSADA EN MARXA DEL PROJECTE URBÀ

La possibilitat d'analitzar fragments construïts de la ciutat ens dona l'oportunitat de comparar-los i entendre si hi ha certs aspectes que han pogut millorar, mantenir-se o desvirtuar-se en la forma de concebre la ciutat i de realitzar el projecte en el límit, que és el cas que aquí ens interessa.

Un cop analitzat el procés de construcció a nivell de ciutat s'observen dues formes de construir, cadascuna de les quals es desenvolupa a través de diversos mecanismes urbanístics. Però, quins aspectes aporta cada cas en la discussió general sobre l'habitatge, l'espai públic, els equipaments i el límit? Quins són els factors que han fet que aquests hagin estat exitosos o no?

Per una part, si parlem de la **morfologia urbana**, en el cas de La Barceloneta, veiem una major irregularitat que es fa evident en certes parts del projecte; al parcel·lari, a la secció dels carrers o a les tipologies. Però aquests factors es veuen homogeneïtzats per un viari uniforme i amb poca diversitat. A la ARE Sud, en canvi, la regularitat en les mides de la parcel·la i en la edificació es transporta a unitats de major grandària que es van repetint també d'una forma més homogènia encara que diversa, donant la sensació d'una "irregularitat controlada". El viari, a diferència, també és més variat i aporta qualitats espacials que en el cas anterior no veiem.

En quant al **caràcter**, La Barceloneta ens recorda la sensació de poble, d'antic i d'enyorança. No obstant, aquesta no deixa de ser una construcció poc regulada i que en el seu conjunt general dona una visió irregular i eclèctica.

En canvi, la construcció contemporània ha posat una major atenció en els aspectes sobre l'habitabilitat, la sostenibilitat i la reconversió de les energies, a més d'intentar cuidar, mitjançant la urbanització, el control de les instal·lacions o l'aspecte exterior dels edificis. Mentre que al 1950 la casa era el lloc familiar de l'intercanvi i la producció, ara l'habitatge plurifamiliar és la màquina de la producció energètica, l'espai de la comunitat i el lloc de trobada.

En el cas de les ARES, l'**espai públic** es converteix en un element vertebrador dels projectes, fins a tal punt que es converteix en un salpicat de places i vials peatonals més amples reblerts d'arbres i paviments texturitzats. Aquests espais, a diferència de 1950, s'obren a través d'edificis permeables en planta baixa. La Barceloneta, en no ser una entitat autònoma, depenia i depèn completament dels equipaments i espais públics del poble. Per un costat podem llegir que en el cas de la nova àrea residencial, l'espai públic arriba a ser una transició entre la ciutat i el territori rural, però potser per la falta de compacitat i la dispersió, es creen itineraris on el ciutadà es perd per trobar-se en un lloc en sobreabundància d'espai públic. Pel que, un cop aquest projecte tingui uns anys de vida, caldrà valorar si els nivells de permeabilitat i espai públic són els adequats.

Per últim, si parlem del límit, ambdós casos semblen resoldre de forma similar la seva entrega amb l'espai agrícola; mitjançant un carrer asfaltat, però amb matisos. Mentre que a La Barceloneta aquest límit es produeix d'una forma més orgànica i rural, que a ull nu s'integra millor amb elements intermedis i edificis en planta variable, la ARE Sud respon a la mateixa problemàtica amb un carrer simple asfaltat i amb un front regular i homogeni de planta baixa i quatre pisos, igual que la resta. Ambdós casos semblen no voler afrontar de cara el problema del límit mentre la ciutat segueix expandint-se sobre el territori agrícola.

Però el procés de projecte no acaba amb la redacció i la construcció. Sabem que en el seu dia La Barceloneta va ser un barri acceptat i vital. A dia d'avui és un conjunt de cases i tallers discret dins el conjunt del nucli urbà, potser per la seva situació geogràfica apartada.

Per tant, quan intentem entendre aquests dos barris per separat, podem intuir que la construcció de nous eixamples aporta als existents un influx d'optimisme en tant que estem afegint equipaments i nous espais de relació, donant noves possibilitats i revitalitzant els teixits i les activitats existents. Però aquesta retroalimentació és en els dos sentits; el teixit antic, que posseeix una certa solera i població activa dona vida des d'un inici al nou projecte, mentre que aquest últim aporta a l'existent una revitalització necessària i positiva d'integració amb la ciutat d'un barri apartat.

Així que l'èxit d'aquest nou eixample determinarà que aquest influx sigui positiu en tot el seu entorn, i per a què això funcioni cal una acceptació dels espais i de la funcionalitat per part dels ciutadans. Davant de l'anàlisi realitzat fins aquí, podem arribar a diferents conclusions entorn al tema del límit:

En quant a **la parcel·lació**, els dos models tracten de forma especial el límit. Tant en la ciutat no planificada com en la que si ho està, la parcel·la es transforma i dona lloc a elements singulars.

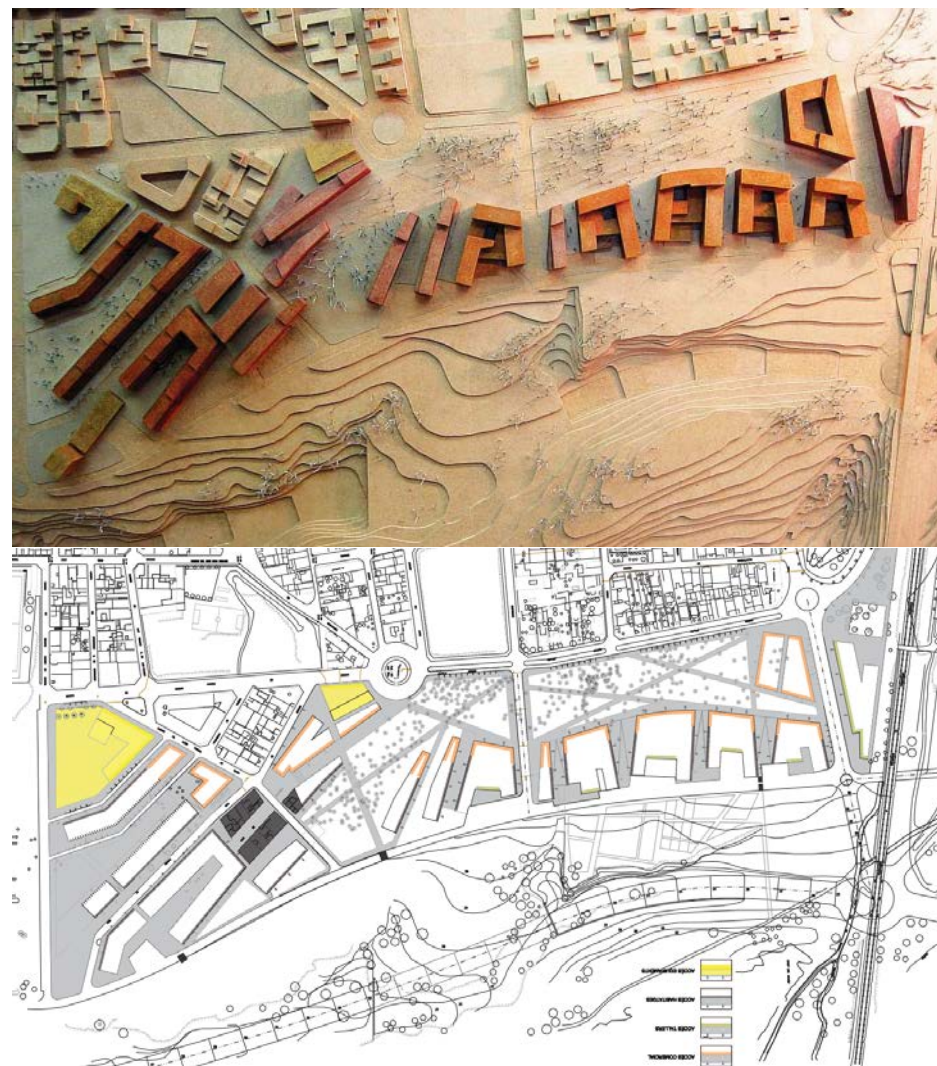
En quant a **la edificació**, les tipologies no semblen variar o ser de formes específiques quan es troben amb l'espai agrari. No sembla haver un exercici prou contundent per intentar tractar la transició d'una forma especial. Potser perquè la ciutat pretén encara seguir creixent, potser perquè no s'ha trobat una solució prou curosa.

En quant a **l'espai públic**, és on es pot veure un cert esforç per passar de l'espai públic urbà al rural mitjançant la dispersió de les places, carrers enjardinats o parcs. Sorpren que aquesta disgregació no estigui lligada a un tractament especial de l'edificació.

Tampoc **el viari** ha trobat el model per enfrontar-se al límit, pel que la ciutat segueix expandint-se com ho ha fet fins ara, podent intuir-se un creixement a futur.

Paisatgísticament, models més oberts com podrien ser els de la ciutat jardí donen una aparent sensació d'integració amb els espais naturals, mentre que els models de ciutat amb edificis lineals poden ser un perill per a la continuïtat del paisatge, creant talls bruscs segons la seva disposició. Un exemple d'urbanització que intenta integrar-se amb l'espai lliure és el projecte d'habitatges socials Torresana de Solà-Morales a Terrassa, el 2004.³⁰

Fig. 51. Projecte Torresana a Terrassa. Manuel de Solà-Morales, 2004.



³⁰ http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/19070/477_Mui.pdf

La veu de la ciutat. Conclusions

L'anàlisi dut a terme en aquest capítol serveix per emfatitzar tant les virtuts i dificultats que suposa la concepció d'un projecte complex a un entorn fràgil, com també ressaltar falta d'evolució de certs punts en models teòrics que no acaben d'abordar temes específics com és el tema del límit.

Mentre hem donat importància a la definició dels espais lliures per tenir una major cohesió social i una major transició entre la ciutat i l'espai rural, hem oblidat en major o menor mesura que en aquest procés també hi entren en joc el tipus de parcel·lació, l'edificació o el viari. Sense arribar a trobar una solució equilibrada i que realment s'enfronti al problema del límit.

La clau per a que aquests projectes siguin un èxit en relació a l'entorn radica en tenir en compte a totes les escales i a tots els nivells els diferents factors tècnics socials, culturals o paisatgístics, en detriment del factor econòmic actual, que poden fer que un projecte s'insereixi i s'accepti de tal forma que sembli que no porta allà tan sols uns mesos sinó tota la vida.

Les possibles línies d'intervenció comencen per cercar models urbanístics que contemplin la transició de la ciutat construïda cap als espais naturals o protegits a partir de la projecció intencionada del conjunt de totes les capes, l'accentuació d'aquells punts que ho necessitin, i la projecció curosa d'aquells altres que necessitin d'una atenció especial.

Després de posar en relleu el punt en que es troba actualment l'ocupació del Baix Llobregat, entendre les lògiques de creixement en diverses escales dóna una mirada global i atenta a la forma en que seguim afrontant l'expansió urbana, i la redacció d'una cartografia urbana i el que representa la història d'un lloc posen en evidència la relació que ambdós han tingut aquesta població.

Des del punt de vista del teixit urbà del Prat, aquest estudi és la continuació d'altres estudis més teòrics ja esmenats, a partir de cartografies testimonis personals d'estudiosos del lloc i documents d'un poble que ha lluitat per sobreviure en un medi que no li era favorable.

El que he volgut presentar aquí és una continuació, un encaix i reflexió d'aquests documents en un entorn físic, entenent que quan una ciutat creix, no fa només des de la seva gent o des d'un planejament, sinó d'ambdós, establint-hi certes relacions i límits. El que he pogut observar es la forma en que aquest nucli s'ha expandit i s'ha confinat i la forma en que estem afrontant actualment el projecte per traspasar aquests límits cap a l'espai rural.

#03. VIES DE MOBILITAT

La xarxa d'unió amb la metròpoli

OBJECTIU

Mostrar la repercussió de les infraestructures en l'evolució del delta i la relació que han possibilitat amb la resta de municipis i amb Barcelona. Mostrar com ha estat la seva disposició en el territori i quina és la seva repercussió en les connexions urbanes.

HIPÒTESI

Les infraestructures han estat les principals impulsores del creixement dels municipis de l'àrea metropolitana, pautant, limitant i determinant l'expansió i les comunicacions. Però també han estat les que han trinxat i fragmentat els teixits urbans existents i els agrícoles, anteriorment en contacte. Analitzant l'existent podem trobar pistes que duen a la reconexió d'aquests teixits.

MÈTODE PER DEMOSTRAR-LA

Esquema dels transports de la metròpoli de Barcelona en les quatre etapes en que es divideix la tesina: 1891, 1946, 1986, 2015 per caracteritzar les infraestructures existents i poder fer una reflexió sobre l'observat.

3.1. De línies i punts

Les infraestructures del transport, elements de la ciutat

El 1859 Ildefons Cerdà presenta el futur de Barcelona, un pla que preveia durar vint anys i que encara avui segueix en continu canvi i desenvolupament. Aquest és el primer projecte urbà que utilitzaria els sistemes moderns, una profunda interpretació de la realitat existent i una gestió i ordenació no vista fins aleshores.

El projecte, en conjunt, volia evitar l'expansió de la ciutat de forma espontània o oportunista a través de mecanismes d'ordenació i d'acotació que marcarien pautes a seguir en el procés de construcció. Tres serien els temes principals d'aquest projecte: l'higienisme, la circulació viària i una idea sobre la nova ciutat moderna.

La malla isòtropa que Cerdà va projectar unia els pobles que es trobaven situats a una bala de canó de la ciutat emmurallada de Barcino (Sants, Gràcia, Sarrià, Sant Andreu, etc.). El projecte va ser possible gràcies a la autogestió dels propietaris que eren els qui finançaven la construcció dels carrers i també gràcies a l'exhaustiu estudi que Cerdà va realitzar; no només en termes de ciutat sinó també sobre la pròpia població, des de les qualitats dels propis habitatges fins a la concentració de la indústria, el sanejament o la vialitat.³¹ És a dir, a diversos nivells i escales.

És ben coneguda la malla isòtropa de l'exemple de Barcelona; una quadrícula estructurada, jerarquitzada per diverses vies més importants i limitada pels accidents geogràfics com Collserola, el Besòs o el Llobregat. Però tal com Ildefons va proposar el projecte, m'atreveixo a dir que no va plantejar-se realment fins on arribaria la seva extensió tot i que la realitat física del territori va marcar clarament per on podria o no seguir expandint-se.

³¹ Informació dels tractats escrits per Ildefons Cerdà: "Teoria de la construcció de les ciutats" i "Teoria general de la urbanització".

Per tant, ens trobem davant un exercici per unir pobles i fronteres, per acurtar distàncies i per connectar. Però, si parlem en aquestes termes, no estem parlant també de l'actualitat? Avui tot és més gran i més ràpid, els pobles necessiten de la ciutat i dels seus voltants per nodrir-se i necessiten fer-ho de pressa. Barcelona ha crescut i, limitada per la topografia, ha buscat com seguir expandint-se a la perifèria propera. Solà-Morales fa referència a la creació de les metròpolis a partir d'una necessitat d'expansió cap a una perifèria negada fins abans de l'època industrial. Grans ciutats de referència com París o Berlín creixien a un ritme frenètic per l'aparició de noves formes d'indústria, l'habitatge massiu, la vialitat o el comerç. Carrers i barris es multiplicaven aferrant-se a les estructures existents, però cada cop més el creixement era caòtic i segregat, un creixement dispers:

*"La metròpoli s'endevina, precisament, quan la ciutat central esclata, quan el creixement és tan extens i tan variat que la idea mateixa d'un sistema urbà únic es dilueix..."*³²

Altres autors o tractats exposarien les seves idees sobre les ciutats en expansió, com la reducció funcionalista que els CIAMS i la Carta d'Atenes van fer generalitzant el *zoning*, la separació de trànsits i les unitats veïnals com estructures racionals de la nova ciutat. Però comenta Solà-Morales que la voluntat de fer la "Gran Barcelona" o "l'Àrea Metropolitana de Barcelona" eren voluntats que anaven en contra de la realitat d'una metròpoli que necessitava descentralitzar-se, heterogeneitzar-se i esponjar-se.

El pas fonamental que va trencar la Barcelona clàssica, iniciant el funcionament metropolità del territori va ser la construcció de les autopistes d'accés entre els anys 1958 i 1978. Aquesta vialitat especialitzada va ser el tret fonamental que canviaria les proporcions i les distàncies entre els teixits i les activitats direccionals.

*"La multiplicació dels moviments implica un espai habitat en totes direccions; les activitats es desencaixen, en una barreja de tipus d'edificació sempre canviants, i les poblacions creixen, mentre que l'espai perd força de referència en les relacions socials..."*³³

L'Àrea Metropolitana de Barcelona és avui una zona geogràfica que va més enllà de l'àrea administrativa. Delimitada inicialment per la llei de 1968 amb 3.297 km², és una de les àrees de les més poblades d'Europa amb un 48% dels 636 km² que conformen el seu territori. La resta, 25 km de platges i més de 25.000 hectàrees de zones naturals, on hi entren El Delta del Llobregat, el Garraf, Collserola i la Serralada Marina.

En aquest capítol no pretenc analitzar totes les infraestructures sobre les quals té competències Barcelona i l'Àrea Metropolitana, sinó aquelles que pertanyen als transports i les comunicacions i que es troben en relació amb el meu cas d'estudi: El Delta del Llobregat.

Les infraestructures del transport de les que vull parlar, comprenen aquelles línies, nodes i xarxes que a partir de l'extensió de Barcelona, han servit per connectar-la amb els municipis del Baix Llobregat o per connectar aquests entre ells. Perquè Barcelona ha necessitat expandir-se i és en els seus límits on s'ha pogut nodrir d'altres pobles o ciutats i a la inversa, mitjançant les connexions i les interaccions, les continuïtats i contigüitats i perquè, parlar dels transports en aquest territori fràgil sense tenir-la en compte és posar-nos unes orelles que no ens deixarien fer la mirada global aquest tema requereix.

³² Solà-Morales, Manuel de. "Deu lliçons sobre Barcelona", 2008. Pàg 531.

³³ Solà-Morales, Manuel de. "Deu lliçons sobre Barcelona", 2008. Pàg 531.

Dels camins a la infraestructura metropolitana

L'estructura de les comunicacions no és tan simple com sembla. Els documents d'urbanisme acaben reflectint línies i nodes que no interpreten la realitat urbana. En un paper és complicat de transmetre informacions com les intensitats que no sempre són proporcionals a l'amplada dels carrers i que depenen d'altres factors no tan tangibles com són l'ús del vehicle privat, les bicicletes, vehicles públics, autobusos, etc. Cadascun d'ells depèn de l'estructura en la qual es suporta, però el seu ús depèn de la població. Tot i que en l'actualitat, sistemes com les TIC ens permeten reflectir cada cop més aquests usos i intensitats, podent simular quines són les condicions quan es tracta de remodelacions urbanístiques o millores a la xarxa viària.

La ciutat però, segueix creixent i expandint-se, Barcelona es troba a finals del segle XIX amb un pla d'extensió prèvia apertura de les al centre, per una banda, i per l'altra, a ponent, amb una xarxa productiva que s'havia auto construït fins a tenir un sistema propi de camins i carreteres, els quals connectaven els diversos nuclis urbans del Delta. Però són alguns fets els que van propiciar que, com si parléssim d'organismes cel·lulars que s'uneixen per reforçar un creixement comú, van provocar que aquests dos espais territorials s'unissin. La majoria dels quals es troben relacionats amb l'explosió industrial i la producció.

En pocs anys Barcelona, que està limitada per la muntanya de Montjuïc en la seva expansió cap a ponent, troba en la perifèria més enllà d'aquest accident topogràfic, el lloc per seguir creixent. Però ho farà a través d'espais que li permet aquesta topografia i també de vies com la Gran Via, que es perllongaran per donar continuïtat a la ciutat.

Si ens fixem en plànols elaborats per la Comissió Especial de l'Eixample datats entre el 1904, abans del Pla Jaussely, i el 1928, a l'època de l'Exposició Universal, veiem l'abast del pla d'extensió on ja s'intueixen línies de continuïtat més enllà del centre urbà, com la Diagonal, el Paral·lel, la Meridiana o la Gran Via, aquesta última que es convertiria en un dels eixos claus d'unió entre Barcelona i el Baix Llobregat.

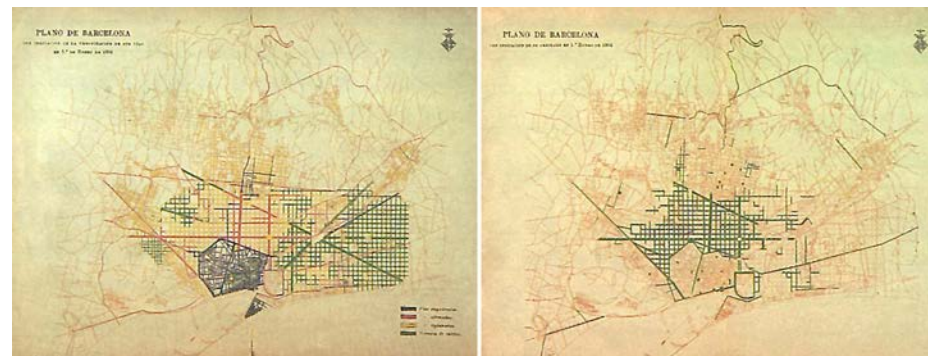


Fig. 52. Esquerra: 1904. Malla de carrers oberts i pavimentats. Dreta: 1904. Malla central de carrers amb arbres en relació amb els enllaços exteriors. Font: IMHB.

Però tant important és un pla general o una reestructuració previ estudi del territori, com els elements que el conformen. L'estudi del territori ens permet escoltar la veu d'un lloc que s'expressa a través de la seva història, de les seves formes o de la seva cultura. La importància d'avaluar l'existent ens permet fer una diagnosi als nivells de territorialitat, de ciutat i de barri constatant les permanències i les resistències i desvetllant moments urbanístics dels que potser no en som conscients.

Observar i conèixer les parts i el global dels projectes d'allò a què ens enfrontem ens dona les claus per actuar de forma respectuosa i mantenir valors. Comprendre els elements de la mobilitat i com han interactuat dins els diferents projectes ens dona una visió holística que ens permet apreciar interaccions, particularitats i processos que no veuríem per separat.

ELEMENTS DE COMUNICACIÓ

· Les carreteres i vies ràpides

Els camins van ser la primera estructura en la qual es sustentava l'agricultura i l'economia del Delta. Una xarxa que com ja s'ha vist al capítol anterior, molts cops anava en paral·lel als canals i a l'aigua. Però aviat sorgiria una barreja entre els camins i les carreteres que aportarien a les comunicacions vies més ràpides i directes. El mapa de contorns de Barcelona ens mostra una imatge de la part esquerra del Llobregat anterior a la construcció de les infraestructures modernes.

Aquets gravats de finals del segle XVIII mostren amb certa precisió **la traça romana** que surt de la ciutat emmurallada que s'anomenava “Zaragoza pasando por Lérida” i que era la sortida amb millor ubicació geogràfica situada justament a la línia del samontà, també **la carretera de Carles III** que es dirigeix en línia recta des de la ciutat emmurallada fins a Sant Feliu, on gira suaument per pujar paral·lela al riu fins a Molins de Rei, on es troba el primer pont modern que serviria per creuar el riu. Aquesta carretera va generar els ravals d'Esplugues i Sant Just els quals es situen per sobre d'ella (en l'actualitat és des de Barcelona, primer el Paral·lel, després el carrer de Sants que s'acaba convertint en la N-340 i quan arriba a Sant Feliu és el carrer de Laureà Miró.

Es veu aquí també un dels primers camins que es convertirien en carretera més tard i que també trobem als plànols de finals del segle XIX, **l'antiga carretera de València**, avui convertida en la B-210 que s'anomena B-204 en tocar amb l'aeroport. Aquesta carretera, avui secundària, és una de les traces que encara es poden reconèixer al Delta, com a testimoni de les primeres infraestructures que donaven servei i connexió al Baix Llobregat. En aquest plànol es veu com encara aquesta carretera s'aturava a Gavà i no arribava al terme de Castelldefels.

Al plànol que he realitzat sobre les infraestructures (fig. 63) es pot veure, per èpoques, la implantació de les diferents carreteres. En el decurs del primer període estudiat entre el plànol d'Almera i Brossa i el vol dels Americans del 46 es veuen les noves infraestructures de **la carretera d'Esplugues a Cornellà** i **el Carrilet** de l'Hospitalet de Llobregat, de principis del segle XX.



Fig. 53. Plànol de rodalies de Barcelona. El Baix Llobregat de la segona meitat del segle XVIII. Font: Arxiu de cartografia militar de Madrid.



Fig. 54. Contorns de Barcelona. Segona meitat del segle XVIII. Font: Arxiu de cartografia militar de Madrid.

La C-245 o **Carretera entre Castelldefels i Gavà** ja apareix als plànols de cartografia militar de Madrid així com la carretera de Barcelona. Aquesta era, juntament amb la de València, la única que creuava el riu Llobregat i que unia els municipis de Cornellà, Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels. En l'actualitat és una autovia de dos carrils per banda que es troba amb diverses situacions; trams on a costat i costat hi trobem horts, altres en que els horts es combinen amb urbanització o altres on en ambdós costats hi trobem urbanització.

L'any 1930, el perill de contagi per les malalties al Delta encara era força alt. Aquest clima d'insalubritat, però, no va frenar que es construís la primera entitat de banys a la platja de les Tellines. Entre 1945 i 1959 una nova classe enriquida i d'estiuejants impulsa la construcció de xalets com a segona residència a la zona de la Pineda de la Marina, Banys o Gran Via Mar principalment. L'índex constructiu es valora entorn al 31,13% del total edificat.

Ahora, el GATCPAC projecta l'anomenada Ciutat de Repòs de Vacances (1931-34)³⁴, que havia d'ocupar la platja de Viladecans, Gavà i Castelldefels; les obres iniciades amb la dessecació dels aiguamolls i la prolongació de la Gran Via, van quedar truncades per la Guerra Civil de 1936 a 1939. Després de la guerra arribarien els primers immigrants que s'establirien en barraques a les Muntanyes del Garraf. La construcció de l'autovia de Castelldefels o carretera de la costa el 1949, i posteriorment la indústria, els donaria treball i facilitats per adquirir terrenys.³⁵

La construcció de l'**autovia de Castelldefels**, avui C-31, que connecta el final de l'eix Gran Via de Barcelona i la zona costanera del Delta, d'ençà l'any 1949 esdevé un factor decisiu per fer atractiu Castelldefels, amb el que la seva construcció continuaria fins a la dècada dels 70. La popularització de l'automòbil apropa encara més les platges de Castelldefels als barcelonins i les barraques situades a la platja són reconvertides en bars i restaurants.³⁶

³⁴ De Torres i Capell, Manuel. "La formació urbanística metropolitana de Barcelona. L'urbanisme de la diversitat.", 1999. Ed. AMB. Pàg. 176-186

³⁵ Informació extreta de: <http://www.enciclopedia.cat/>

³⁶ de Habsburgo, Alejandra. "Propiedad y espacio en Castelldefels", 1983 Ed. Ajuntament.

El 1992, i gràcies a l'impuls dels Jocs Olímpics, es construeixen **les tres rondes** o cinturons; la primera la del Mig, la segona la de Dalt i la tercera la Litoral. Comenta Solà-Morales la importància de les rondes com a descongestionant per la ciutat, però que llur concepció (no del tot encertada per l'autor) projectada d'altra forma hauria pogut afavorir la aparició de nous centres amb unes distàncies més lògiques i versemblants. Parla també de la importància de la segona ronda per a l'esponjament i creixement de la ciutat. Solà-Morales descriu així les rondes³⁷:

“Ara diem rondes, insistint en una terminologia anular que encaixa malament amb la seva funció desitjable: una “ronda Litoral” que es barreja amb els eixos del Llobregat; una “ronda de Dalt” que, efectivament, enllaça, molt a pesar, amb les seves potes des de Sant Boi fins a Montgat, amb un paper de via travessera més que d'anella, i una “ronda del Mig” que comença amb forma circular a ponent, des de la Zona Franca fins a Sant Gervasi, i que es perd, després ramificada, a partir del Guinardó... Al Llobregat, l'enllaç de la ronda de Dalt amb les autopistes del Llobregat i la ronda Litoral és una exhibició de confusió i redundància.”

La ronda Litoral que ve des de la costa passa tangent a Montjuïc i creua entre els teixits industrials i residencials de la Zona Franca i de l'Hospitalet respectivament. En arribar a la ronda de Dalt es converteix en la A-2 o Autovia del Nord-est.

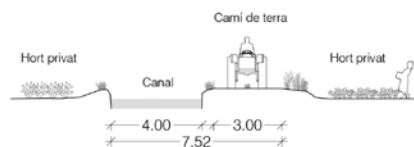
No és fins a l'última dècada del segle XX, sobre el 1993 que apareix a les bases cartogràfiques La C-32 o **Autopista del Mediterrani**. Aquest va ser el tram construït per enllaçar la Ronda de Dalt passant pels municipis del Baix Llobregat per continuar després per la costa en paral·lel a la carretera de València i fins a Sitges, on s'endinsa cap a l'interior fins a Sant Vicenç de Calders.

Un altre punt a destacar es la **continuació de la Avinguda Diagonal amb l'autovia B-23** que més tard s'uneix amb l'autovia del Nord-est a la AP-2, i que a l'alçada de Sant Feliu de Llobregat creua amb la traça romana provinent de la carretera de Sants.

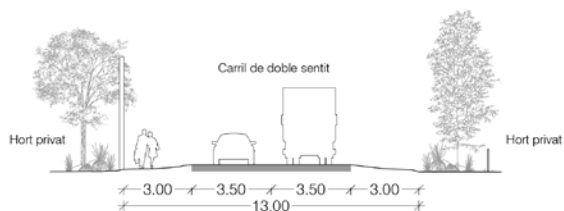
És interessant veure com cadascuna de les vies s'ha superposat als teixits o a d'altres infraestructures, com la C-32 quan passa a l'alçada de les vies de ferrocarril R2. Si fem un cop d'ull a l'evolució viària, sorprèn la rapidesa en que hem doblat i triplicat les amplades alhora que han crescut en alçada, creant buits urbans que s'estenen al llarg de kilòmetres.

Els camins simples, amb una escala més domèstica i que dominaven el delta fa més de cent anys, ara són línies contínues i de magnitud territorial. Però aquesta continuïtat que en planta és tant rotunda i tallant, crea superposicions sobre teixits o sobre altres infraestructures en punts concrets, com l'autopista del Mediterrani quan passa a l'alçada de les vies de ferrocarril R2 (veure fig. 56).

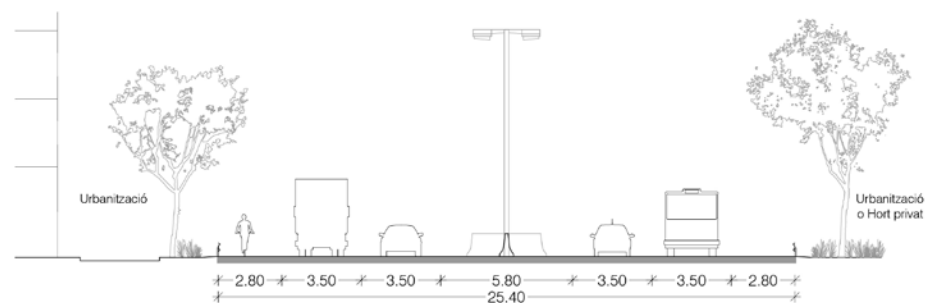
³⁷ Solà-Morales, Manuel de. “Deu lliçons sobre Barcelona”. Capítol 10 Autopistes i túnels. Pàg. 528-578. Ed. COAC.



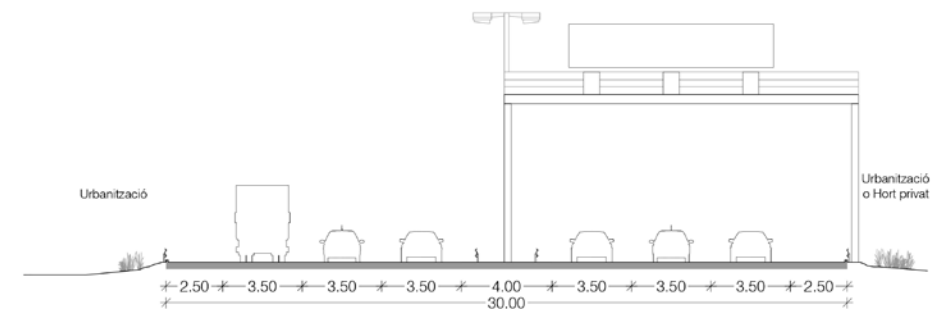
Canal i Camí als Llanassos del Pi Tort



B-210 (Antiga carretera de València)

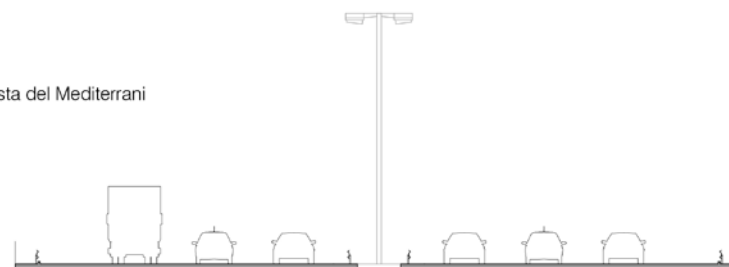


C-31 Autovia de Castelldefels

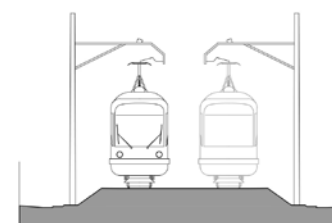


C-32 Autopista del Mediterrani

C-32 Autopista del Mediterrani



Ferrocarrils



Riera Sant Climent



Fig. 56. Secció en tres nivells en el punt d'encreuament entre l'autopista del Mediterrani, els ferrocarrils R2 i la riera de Sant Climent. Elaboració pròpia.

Fig. 55. Caracterització en secció dels camins, carreteres i vies ràpides. Elaboració pròpia.

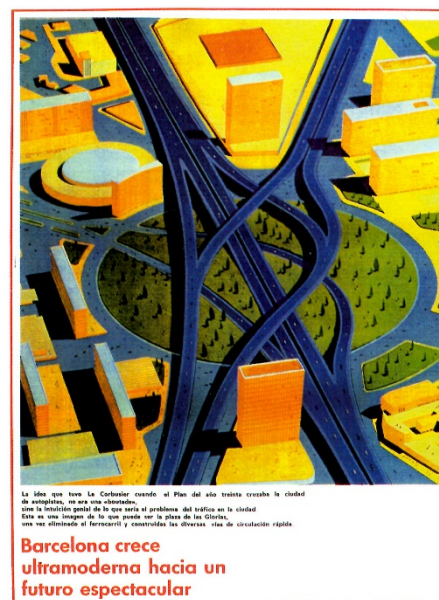
Mentre els camins de conreu donaven accés a les parcel·les cada pocs metres, les autovies que donen accessos puntuals, han limitat i tallat el territori. Les autovies de primera generació, a més, sobre els anys 80 eren de baixa qualitat degut a la facilitat en que una carretera en doblar els seus carrils ja es podia considerar com a tal. El concepte d'autovia és una evolució del model francès de les "voies express", aplicat a carreteres de llarg recorregut i que substitueix a les autopistes per ser més econòmiques. Però ambdues creen barreres i aïllament entre les zones que travessen. Punts com el d'encreuament entre la C-32 i els ferrocarrils amb la riera mostren que hi ha possibilitats per connectar i per fer interessant la multiplicitat d'usos, dignificant-los i donant així tridimensionalitat a l'espai. Solà-Morales en parla a un dels seus articles³⁸:

"El pont urbà forma malla: no és llançadora ni agulla, sinó més aviat gafet o cremallera. La posició, la cota i la secció horitzontal són els tres atributs que fan urbà un pont. El salt «a l'altra banda» depèn d'ells. Ho va entendre bé Plecnik al seu triple pont de Ljubana."

"Quan elevem donem valor tridimensional a l'espai. La redundància necessària per al passeig indeterminat que preocupava Euler³⁹, la pretensió d'una topologia múltiple com a condició d'urbanitat contemporània, se'ns escapa davant la construcció d'aquests ponts com a bastimentades afegides, aparatoses, potser espectaculars, potser mediàtiques, com els objectes estel·lars de tanta arquitectura actual. Però, com ells, aliens a l'exigència d'una estructura de l'espai metropolità més rica i complexa, del seu ús ciutadà i del seu enteniment cultural."



Fig. 57. Imatges futuristes representant les interrelacions proposades al projecte "Barcelona 2000". Aquest projecte que va quedar només com una sèrie d'idees i imatges, permet posar en relleu les idees de la "Tomorrow town". El tema principal era la recerca de la xarxa viària i un nou tipus d'interrelacions viàries i ferroviàries. Font: La Gaceta il·lustrada.



³⁸ Solà-Morales, Manuel de. Article: "Nous ponts a Bilbao i Saragossa" de la revista Urbanisme, Juny de 2006.

³⁹ «Euler va esdevenir així un teòric de la connectivitat (pare de la teoria de grafs: geometria de la posició o geometria sense quantitats, l'havia anomenada Leibniz). Nusos (encreuaments), arestes (vies) i cares (àrees) són també els elements del poliedre urbà, i de manera específica, els ponts que connecten recorreguts, riberes i barris en materialitzen l'especulació topològica en l'espai.» Solà-Morales pàg. 69

· Els ferrocarrils, el metro i el tramvia

La primera línia de ferrocarril es posa en servei el 1854 cobrint el trajecte de **Barcelona a Molins de Rei**, passant pels municipis d'Hospitalet, Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Feliu. Aquesta línia obté la concessió per poder arribar fins a Tarragona el 1861.

La principal línia de ferrocarril que uneix els municipis del delta a la zona estudiada abasteix el recorregut entre **Barcelona a Vilanova i la Geltrú**. Aquesta línia marcaria una fita als municipis que quedarien units a través d'ella, afavorint així les comunicacions de la indústria i de passatgers. Autofinançada per un privat (Francesc Gumà), s'inaugura el 1881 amb l'anunci que aquesta línia s'allargaria fins a connectar amb Madrid.

No és fins al la orto foto de 1986 que es pot veure construïda la línia que connecta el trajecte Barcelona a Vilanova amb l'aeroport, mitjançant un semicercle que comença al Prat i que s'endinsa a la que, fins aleshores, era l'única terminal aeroportuària.



Fig. 58. Tren inaugural del Ferrocarril de Valls Vilanova Barcelona. Font: www.fcab.cat.

El 1927 van començar a Catalunya les obres per electrificar la xarxa de ferrocarrils després de les primeres experiències satisfactòries fora de Catalunya. Aquest fet comportaria l'extensió de metres i metres de cablejat que limitarien el territori ja no sols en planta sinó volumètricament. El 1927 s'obre el trànsit de mercaderies a Barcelona amb un ramal que connectaria la Bordeta i l'estació de Vilanova. Aquesta via de carril estret entra dins el conjunt d'aquest tipus que es construirien en envers als actuals Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

A principis del segle XX es comença a estudiar a Barcelona la idea de construir línies de ferrocarril urbanes, i a finals de 1920 es funda L'FMB anomenada també "El Transversal", companyia encarregada de començar el projecte per instal·lar un ferrocarril metropolità elèctric. Un any més tard es fundaria el Gran Metropolità de Barcelona S. A. que començaria el mateix any les obres de l'actual L3. Aquest seria el començament de la construcció d'una multitud de vies que encara dura avui. Però com en les obres de les grans infraestructures, el metro queda aturat durant la Guerra Civil, i no serà fins al 1944 que es reinicien les obres de diverses estacions.

La construcció d'estacions i línies de metro no ha deixat de créixer, sent el període de la dècada dels 50 als 90 la més fructífera pel que fa a la construcció d'estacions de noves vies i de connexions. Aquesta etapa veuria créixer, en gairebé l'extensió que coneixem avui, el plànol del metro de Barcelona.

L'arribada de l'automatització, però, no ha estat fins el 2010 en que s'inaugura el primer tram de la L9, el Nord. Aquesta línia, la més ambiciosa proposada per Barcelona, pretén unir en un futur els que fins ara ha estat la cotilla barcelonina (el Llobregat i el Besòs). És una línia que ha estat posada en dubte per la seva forma, per la seva longitud, pel seu triplicat sobre cost i pel retard en la inauguració dels trams. Però més enllà d'aquestes crítiques, hi ha un fet que és evident, i és que ens trobem davant la primera línia de metro que ha traspassat les línies del samontà i s'ha endinsat a les terres del delta. Ha obert la porta a les connexions modernes i de major afluència entre un territori que encara és agrícola i una gran ciutat, connectant la part sud del delta, la zona industrial i el nord de Barcelona. La L9, a més, ha reduït els temps de desplaçament; mentre abans arribar a la Zona Universitària en transport públic era parlar d'una hora avui ho és de 20 minuts.

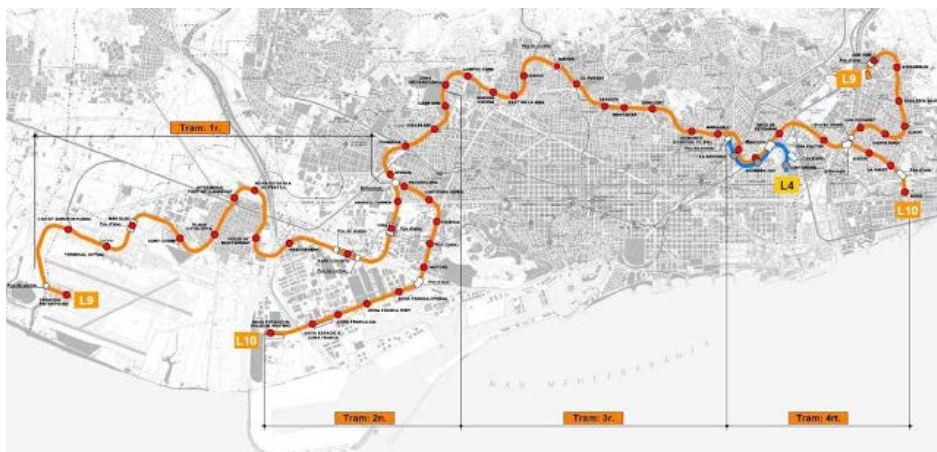


Fig. 59. Línia de metro L9. Font: <http://l9metrobarcelona.blogspot.com/es/>

La seva construcció planteja per primer cop innovacions en la forma de desplaçament i en la concepció de les andanes i els transbords. Les estacions es troben a uns 25 a 50 metres de profunditat i la major part del traçat es realitza a uns 43 metres. Això significa que, comptant que el nivell freàtic al Delta es troba a pocs metres de la superfície, les obres han estat un procés molt delicat on l'equilibri de les aigües ha estat afectada. Es coneixen casos al Prat d'edificis que s'han vist afectats per la sobrepressió creada pels túnels o en les pròpies estacions on existeixen filtracions d'aigua constants. Aquests inconvenients, però, s'intenten pal·liar amb la utilització d'estacions de bombeig que constantment extreuen aigua.

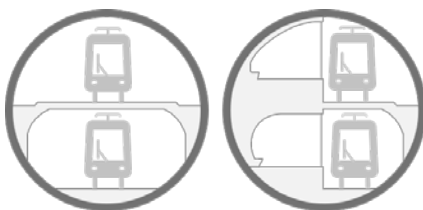


Fig. 60. Secció pels túnels i secció d'estacions i andanes que recorda també a la superposició de diferents infraestructures. Font: <https://ca.wikipedia.org>

A finals del segle XIX trobem les primeres línies de tramvia a Barcelona, la seva posterior electrificació i una expansió que s'aturaria durant la Guerra Civil i els anys 60, amb l'entrada del boom automobilístic. La dècada de 1960 va ser la de la supressió dels tramvies amb el pretext que entorpien el trànsit automobilístic i que eren antiestètics. Començaria aquí un període de més de 30 anys sense tramvies.

No és fins al 1993 que es recull per primer cop un projecte per al Tramvia actual on es planteja una xarxa de entre el Baix Llobregat i la Diagonal. El 2004 es posa finalment en marxa, però la connexió total del projecte no es produeix, la línia queda truncada creant dues ramificacions sota la marca TRAM. Una part esquerra que connecta la Diagonal amb Esplugues, Cornellà, Sant Just Desvern i Sant Joan Despí, i una segona que va de les Glòries cap al Besòs.

Però el Delta segueix patint una manca de connexions públiques modernes. Per la freqüència d'ús del Tram i l'increment constant de la L9, és innegable que els transports que han volgut apropar el Delta a la ciutat han estat ben acollits. Però la falta d'unió entre nuclis de la perifèria fan que, per exemple el Prat, quedi molt allunyat d'Esplugues o Sant Joan Despí (relativament molt propers en la realitat), més que del propi centre ciutat. Moure's avui cap a qualsevol d'aquests municipis en transport públic és consumir una mitja d'1h30 minuts per arribar a destí, temps que es redueix quan agafem el cotxe i en menys de 20 minuts ja hi som. Replantegar aquests punts sobre el transport públic és de vital importància per entendre que no només és Barcelona la que necessita connexions amb la perifèria, sinó que la perifèria mateixa necessita connexions entre ella.

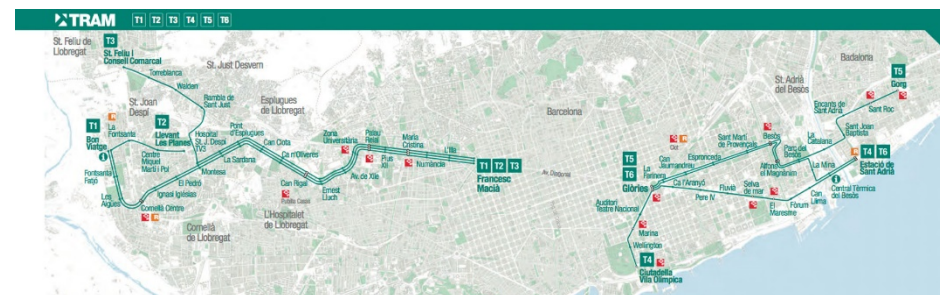


Fig. 61. Línies actuals de Tramvia. Font: www.tram.cat

· L'aeroport i el port de Barcelona

El primer camp de vol es va situar al Remolar l'any 1916, a la part de Viladecans, als terrenys d'una granja avícola; La Volateria, del qual en va prendre nom. Dos anys després, s'obre al Prat el nou camp d'aviació, a uns 600 metres de l'anterior. Aquest aeròdrom ja està representat en el plànol del municipi del Prat el 1914:

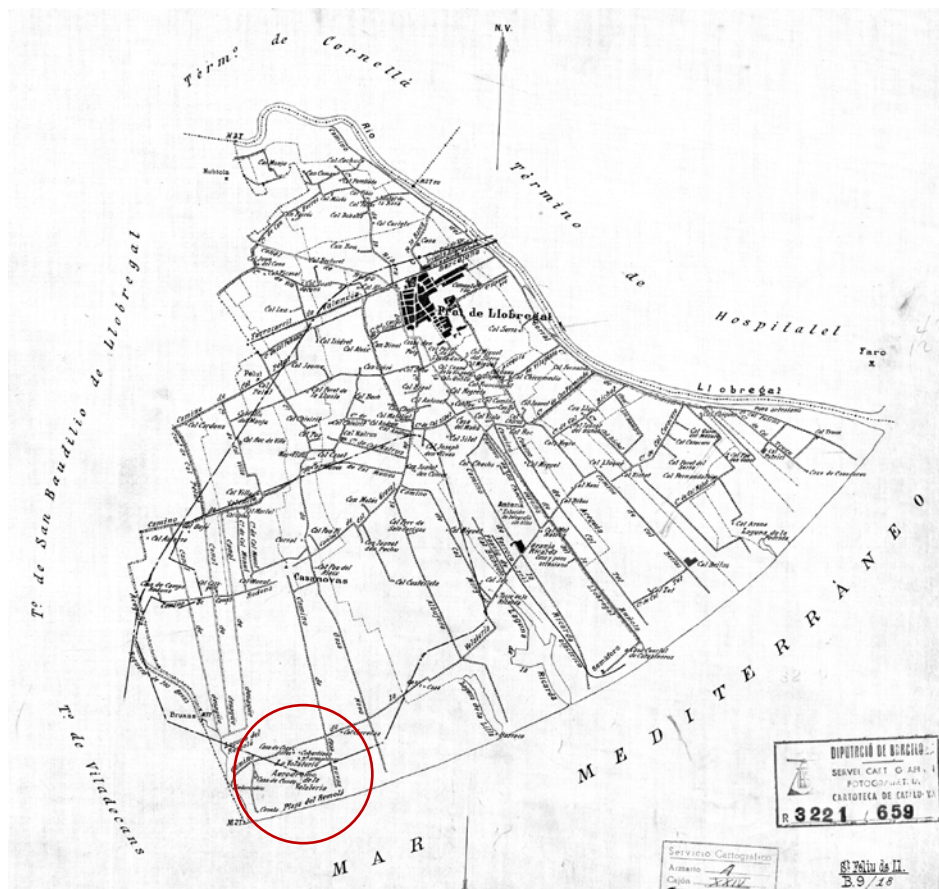


Fig. 62. Situació del segon aeròdrom "La Volateria" al municipi del Prat de Llobregat, 1914. Font: ICC.

El 1916 l'aviació ja era molt present a l'aeroport del Prat, i al 1928 la Lufthansa crea la primera línia Barcelona-Berlín. Serà l'inici d'una de les majors operacions que afectarà al Delta i un dels principals motors econòmics per a Barcelona.

Però l'aeroport s'utilitzava llavors principalment com a seu de l'Aeroclub de Catalunya i com a base de la flota de Zeppelins i hidroavions de l'Armada i de l'Exèrcit de Terra Espanyol. Els serveis comercials regulars no començarien fins al 1927 amb la línia d'Iberia que l'uniria a dos aeroports de Madrid.



Fig. 63. La Lufthansa per primer cop al Prat en el vol Barcelona-Berlín. 1926. Font: Arxiu del Prat de Llobregat.

Entre els anys 1941 (començament de les expropiacions de terres) i 1946 es decideix realitzar les obres d'ampliació de l'aeròdrom que el durien a envair la pista i les instal·lacions de l'Aeroclub de Catalunya, construït entre 1939 i 1941, donant lloc a una pista principal i una secundària que ja apareix al primer vol dels americans. Aquestes pistes ocupaven llavors unes 56 hectàrees.

El 1948 es construeix la pista 07-25, que en l'actualitat és la principal, amb un traçat creuat a l'existent llavors. Entre 1948 i 1952 s'afegeix una tercera pista perpendicular a la construïda al 48, a més de carrers de rodatge i una terminal de passatgers que s'inaugura el 1968 finalitzant així la primera de tres transformacions importants a l'aeroport.

L'ampliació de pistes continuarà augmentant fins a la segona gran transformació el 1992, any de celebració dels Jocs Olímpics en el qual es fa la major extensió de les pistes amb la construcció de les Terminals A, B (de passatgers) i la C. El 1999, el Ministeri de Foment aprova el Pla Director de l'aeroport Barcelona-El Prat, engegant així la tercera gran transformació de l'aeroport amb ampliacions i reformes de terminals, nous mòduls, vols internacionals i millores per a la seguretat aèria.

L'any 2009 entra en funcionament una nova terminal, la T1, amb una inversió elevada que donaria a l'aeroport les infraestructures necessàries per convertir-se en l'aeroport de referència del Mediterrani. En l'actualitat l'aeroport ocupa ja unes 400 hectàrees. Amb el que podem dir que en uns 70 anys la mida de l'artefacte ha multiplicat per més de 7 vegades la seva àrea, sent el principal consegüent de la disminució de terres agrícoles, després de la indústria.

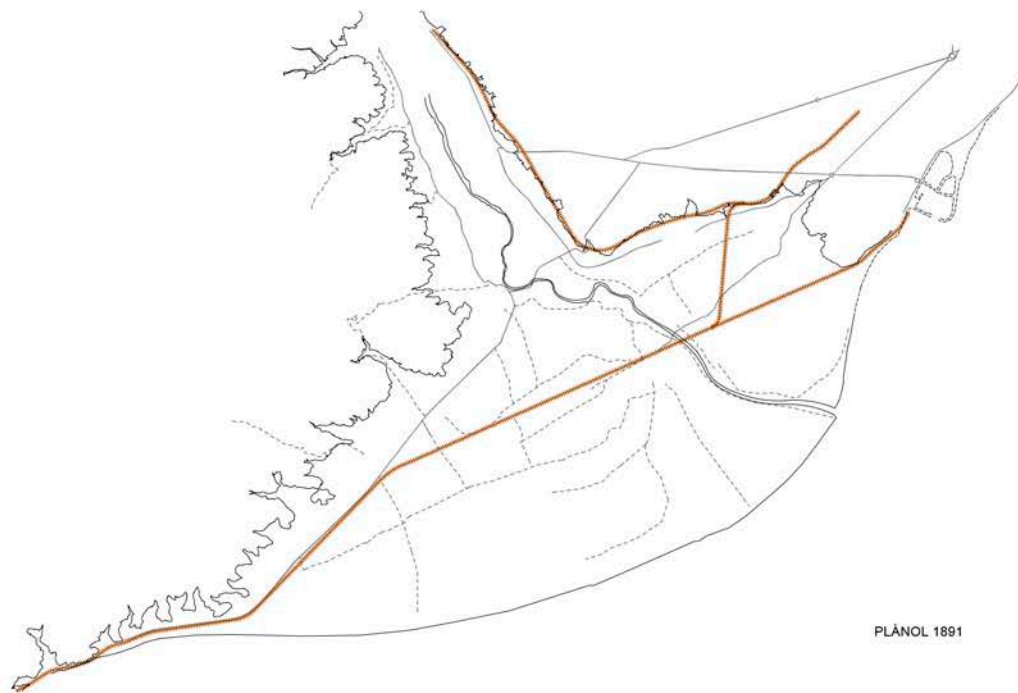
Pel que fa al port, Barcelona en neix sense. Tampoc gaudeix en un principi de resguards naturals com els que existeixen a altres ciutats com Gènova o Marsella, però si amb una aportació continuada de sorres que provenen de la dinàmica del litoral. Així, Barcelona entén la necessitat de donar seguretat i calat al port per poder créixer com la resta de capitals portuàries.

Fins al segle XIII, el port, situat sota Montjuïc, possibilitava exportacions de pedres per la construcció, vi i pasta de peix cap a Roma, i durant el regnat de Pere III es construeixen el que encara avui resta com les Drassanes Reials. Fins al 1900, es seguirien construint espigons i escolleres principalment per controlar la sorra que continuava entrant pel litoral. Aquesta mateixa data és la que veurà néixer les obres dels molls de Barcelona i la resta de Catalunya, que representarien valors com l'eficiència i la modernitat. Però la Guerra Civil atura també aquest període d'expansió i no serà fins al 1966 que comença la construcció d'un port interior amb el dragatge de la zona del Delta i un augment de 250 hectàrees.

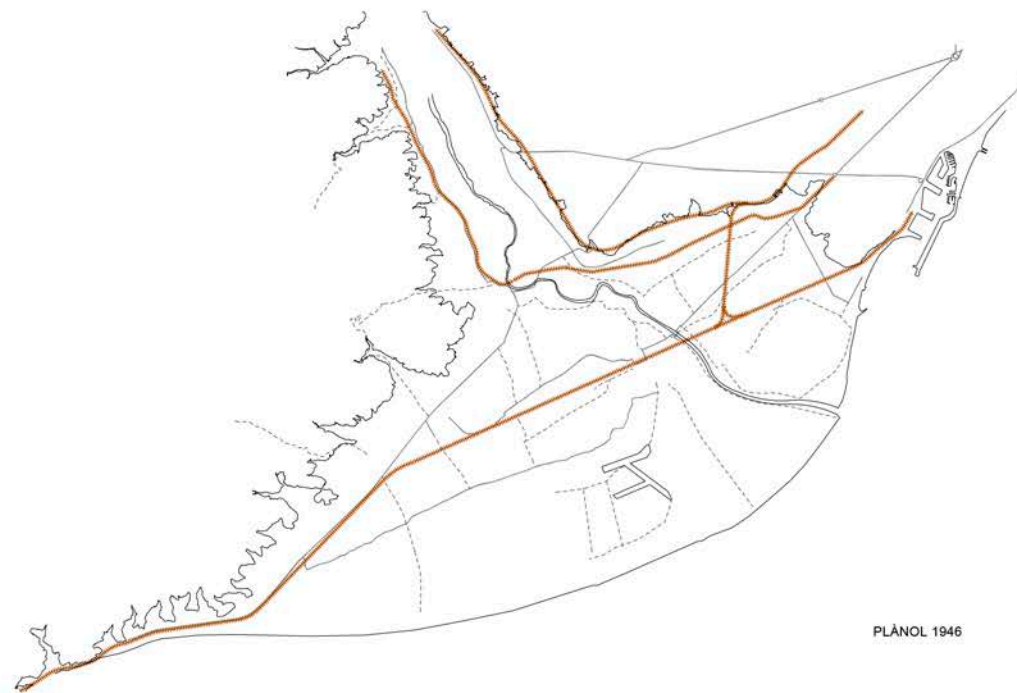
A finals dels anys 70, s'atorga l'autonomia portuària que, tot i continuar sent una entitat pública, podria actuar en règim d'empresa i segons el dret privat. Aquesta autonomia es suprimirà el 1992 per convertir-la en l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB). Aquest mateix any (any Olímpic), torna a ser l'impulsor d'un nou projecte; el moll de la Fusta, que propiciaria l'agregació de nous equipaments com el Maremagnum, cinemes, el Palau de Mar, l'Aquàrium, més tard el World Trade Center i finalment, la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL).

El 2007 finalitza el desviament de la desembocadura del Llobregat, que atorga 2 kilòmetres més d'espai al port i a les activitats econòmiques, les obres seguirien amb les modificacions en els dics Sud i Est així com millores tècniques. L'any 2009 s'inaugura l'hotel W Barcelona, i es preveu una segona fase que inclou el Centre d'Investigació sobre l'Alzheimer de la Fundació Pasqual Maragall i la seu de l'empresa Desigual, començant així un projecte que dóna importància a un nou sector: el turisme i els serveis.⁴⁰ En definitiva, una evolució en l'ús del port.

⁴⁰ Font de referència: www.portdebarcelona.cat



PLÁNOL 1891



PLÁNOL 1946



PLÁNOL 1986



PLÁNOL 2016

Fig. 64.

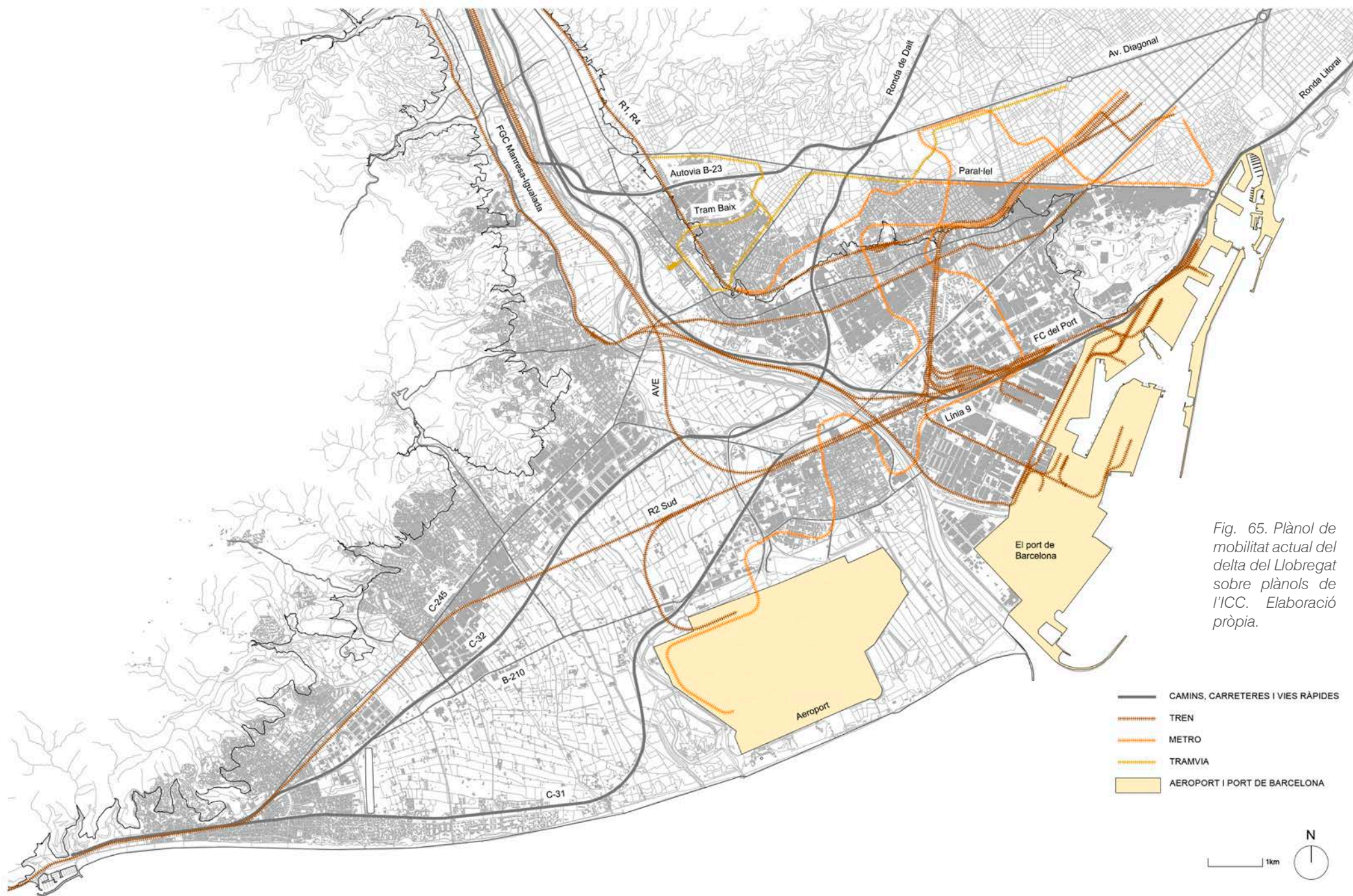


Fig. 65. Plànol de mobilitat actual del delta del Llobregat sobre plànols de l'ICC. Elaboració pròpia.

La veu i el paisatge de les infraestructures. Conclusions

Valoració del projecte de mobilitat: punts, xarxes i linealitats

Les infraestructures es poden classificar i catalogar per tipus, per forma, per índexs mitjos diaris, per jerarquies o per urbanitats, com els que realitza la AMB. Però tot i poder-se analitzar per separat entenem que aquestes formen part d'entitats majors, ja sigui connectant pobles, ciutats, o teixits urbans de qualsevol mena. Teixits i nodes que necessiten de les connexions per poder subsistir i acurtar distàncies.

Al Delta del Llobregat trobem diversos tipus de sistemes de colonització del territori si parlem d'infraestructures i mitjans que possibiliten el transport de tot tipus (persones, mercaderies, etc.). Podem considerar que els nuclis urbans són **punts**, amb unes certes lleis independents els uns dels altres, amb una certa cultura pròpia però similar a la dels punts que l'envolten.

Però ràpidament els nuclis urbans, per créixer, necessiten del diàleg amb els seus semblants, com si parléssim d'individus de la mateixa espècie que necessiten intercanviar per evolucionar i desenvolupar-se. Cadascun d'aquests punts crea **xarxes** o entramats que, tot i tenir la seva pròpia jerarquia interna, necessiten d'entitats majors i **linealitats** (carreteres) que permeten els desplaçaments a d'altres poblacions per abastir-les o per permetre la mobilitat. Una entitat aïllada per sí mateixa pot créixer fins a cert punt, a partir del qual necessita connectar amb altres entitats.

En analitzar aquestes infraestructures per separat i en conjunt, i des de la meua experiència personal, observo que a una escala territorial hem donat molta importància a la connexió entre els municipis cap a la ciutat de Barcelona, però la connexió entre els propis municipis veïns encara necessita d'actualitzacions per reforçar el transport públic, que és al que hem de tendir si volem ciutats descongestionades, sostenibles i eficients. Els plànols d'aquesta pàgina mostren, per una banda, les línies del disseny entre els diferents nuclis que formen l'AMB i les isòcrones amb transport públic el 2010.

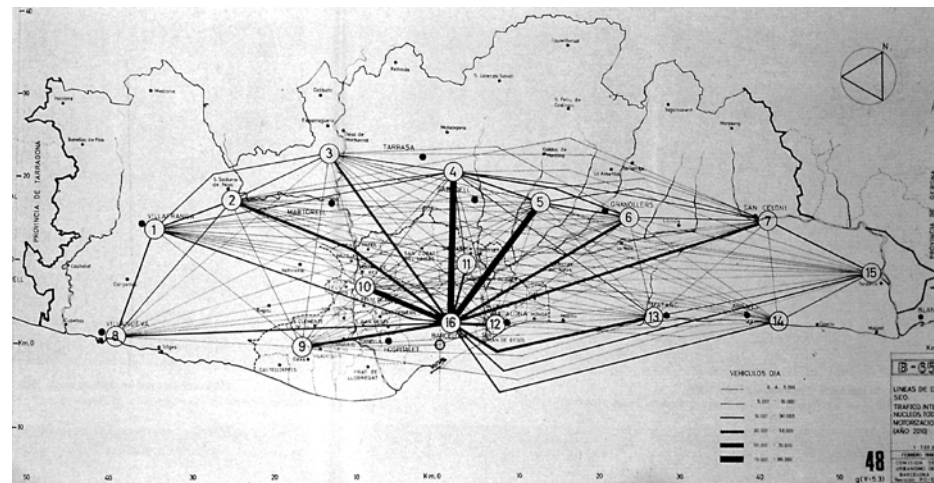


Fig. 66. Línies del disseny. Trànsit total internuclis l'any 2010. Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.

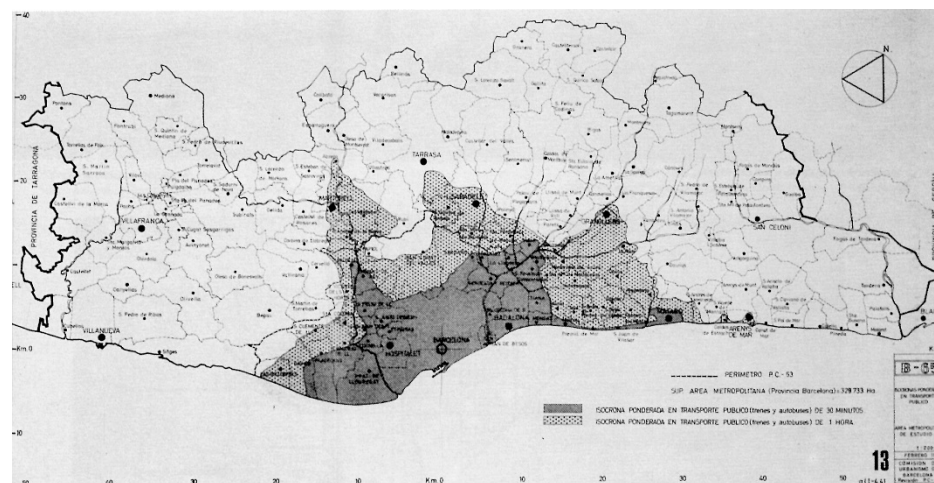


Fig. 67. Isòcrones de transport públic. Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.

Però 6 anys després, son molts els canvis que s'han produït, no només en els transports, creixements urbans o polítiques urbanes. Com intento expressar als diferents capítols, la ciutat, ja des del PGM ha intentat esponjar-se i crear altres nuclis urbans autosuficients, i cada cop més aquests tenen prou força per ser-ho. Però perquè aquest sistema funcioni cal repensar les connexions internuclis per tal que actuïn com a centres amb prou força per ser una continuació de la ciutat des de la perifèria, revisant el projecte de mobilitat que els uneix.

Amb els elements de la mobilitat hem limitat les ciutats i les hem tornat a obrir, hem perllongat i estirat l'àrea d'influència de la ciutat i hem superposat elements per tal de creuar i traspasar fronteres.

Si amb les infraestructures hem tallat passos i hem creat barreres tridimensionals, cal pensar com aquestes ens poden seguir sent útils sense que entorpeixin altres funcions del territori o de la ciutat. I la solució potser no es trobi tant lluny. Exemples com el pas de la C-23 representat unes pàgines amunt, o exemples teòrics d'urbanistes moderns i contemporanis, mostren que la intuïció i la necessitat ja ens ha donat certes solucions per fer que la mobilitat en diferents nivells funcioni. Calen propostes per reobrir allò que un dia ja ho estava, creant passos, elevat o soterrant infraestructures, en definitiva cercant mecanismes que provenen de reflexions sobre el territori que potser ja estan escrites.

El que reivindico és el valor de les coses, la història i la cultura del lloc, intentant observar-les amb una mirada intencionada (Veure Annex 4), donant importància al manteniment i la possibilitat d'accedir als llocs que ara es troben ocults als ulls de qui no coneix, els quals podríem desvetllar per mostrar-los i conèixer-los amb la intenció que no es perdin en el temps. Cal evitar, però, la massificació que provoca l'especulació, la corrupció urbanística i turística. Perquè tractar d'oblidar alguna cosa és voler recordar-la per sempre.

L'abandonament progressiu de l'horta possiblement té una forta influència pel desconeixement de la cultura del lloc degut a la fractura que les grans infraestructures, pensades només amb una visió plana i no volumètrica, han provocat entre els teixits urbans i els agrícoles.

#04. DE LA MÀ A LA MÀQUINA

L'ocupació industrial, un capítol més de la història

OBJECTIU

Mostrar l'evolució i ocupació de l'agricultura a la indústria del Delta, des de les primeres masies i colònies a les indústries i als polígons industrials. Veure com s'ha configurat el creixement i la seva repercussió a nivell urbanístic i territorial.

HIPÒTESI

La indústria forma part de la nostra història i un ha estat un canvi en la forma de produir i abastir. La meua intuïció és que hem de fixar-nos en els diversos models de producció que ha tingut el Delta i si mirem no només la seva disposició formal sinó en el funcionament a nivell d'usuaris podem trobar eines per projectar el que fins ara hem tractat com un element aïllat de la ciutat i que ha fracturat les connexions entre els municipis i l'agricultura: la indústria i els polígons. Entendre-la com a part d'un procés històric i evolutiu podria ajudar-nos també a tornar a obrir aquests passos que hem trencat amb ella. I cal fer-ho a través de mecanismes urbanístics.

MÈTODE PER DEMOSTRAR-LA

A través de la interpretació en les quatre èpoques que he escollit a la tesina i mitjançant esquemes sobre l'evolució de l'ocupació industrial; les masies, les indústries i veure la seva repercussió espacial en el territori.

4.1. De l'hort a la xemeneia

L'horta: patrimoni del segle XXI

Cada cop més, avui dia, no es estrany escoltar les nostres avies maleir els tomàquets o els pebrots perquè no fan la olor ni tenen el sabor dels “de veritat”, i que a saber d'on venen. Potser les noves generacions hem oblidat de què estan parlant, però qui ha menjat un bon tomàquet de l'horta ho entendrà perfectament. Als pobles tot és més sa; l'aire, l'aigua i el menjar.

Tots tenim en ment aquelles fotografies antigues en blanc i negre de l'avi amb la falç i el cabàs ple d'enciams, de caminar pels camps i veure els pagesos i els rucs llaurant la terra. Aquesta és la imatge dels pobles i dels pagesos, d'una època que ha marcat l'imaginari dels catalans cap a la seva terra.

Però tant bon punt la revolució industrial va arribar, a meitats del segle XIX, es van començar a produir intenses migracions del camp a la ciutat, i gràcies (o no) a les màquines, la imatge rural va començar a desfigurar-se. Aquests moviments, però, continuarien accelerant-se fins a la segona meitat del segle. Com a conseqüència, molts pobles i ciutats que havien crescut fins al segle XIX van veure com la seva població minvava i marxava cap a Barcelona, deixant així l'horta i les cases pairals. La mateixa Barcelona patia aquest augment de població i altres ciutats com Sabadell, Terrassa o Mataró creixien en paral·lel. Gran part de la resta de Catalunya, però, va seguir perdent població. El creixement de la capital catalana va actuar com un atractiu per als municipis del seu voltant, que es van beneficiar d'una colonització agrària activa gràcies al creixement dels cultius de regadiu al costat de la ciutat. Un exemple n'és el Baix Llobregat.

Per tant, estem davant d'un abandonament progressiu de la petita horta i un creixement progressiu dels municipis lligats als grans espais agrícoles propers a la capital Barcelonessa. Durant el 1900, el Delta del Llobregat serà un espai construït i dedicat a l'agricultura intensiva, abastint així una població cada cop més creixent.

Però l'actualitat és una altra, i l'ocupació d'aquest territori fràgil va portar amb ell la construcció d'una arquitectura singular que es s'ha anat perdent progressivament; les masies. I malauradament, en l'actualitat, la majoria resten abandonades o moltes han estat enderrocades. Tot i això, aquesta arquitectura encara avui és la que li dona a aquest indret un caràcter únic i algunes masies han estat restaurades i acullen activitats com centres d'interpretació o museus.

Al llarg de la història hem viscut un creixement progressiu de les societats que tenen com a principal font d'aliment i de producció l'agricultura de regadiu o de secà. Els humans hem estat capaços de millorar i controlar els sistemes de reg, la canalització de l'aigua i la producció en grans quantitats. Però és evident que l'augment de la població porta en sí la necessitat de majors quantitats d'aliment, i els costos que d'això se'n deriven han augmentat en paral·lel.

La industrialització i l'evolució de les maquinàries agrícoles per ajudar-nos al camp va fer que a meitats del s. XIX necessitéssim menys mans per treballar. A més, gràcies als científics vam trobar la forma perquè els cultius no patissin les plagues mitjançant l'addició d'agents químics, o de forma passiva amb els hivernacles, amb els quals hem arribat a crear ambients artificials on aconseguir controlar les condicions de temperatura i d'humitat adequats per mantenir plantes a l'hivern o en climes adversos.

A dia d'avui s'han produït polítiques de recuperació de l'horta tradicional i d'espais agrícoles, no només a efectes mediambientals com l'agricultura ecològica (Veure ANNEX 1), sinó també a través del canvi de mentalitat i de la recuperació d'una història i d'una tradició. Aquesta imatge que s'ha anat desfigurant amb el pas del temps ara torna a ser quelcom apreciat i valorat.

Però la posició territorial de la indústria al Delta va fer que mica en mica les connexions directes entre la ciutat i el camp es perdessin. La construcció de fàbriques, i cap als nostres dies de complexes logístics ha anat sempre en detriment de la conservació de l'horta tradicional i molts cops això sembla no haver importat a les administracions, les quals han vist en aquestes operacions urbanístiques un potencial econòmic que molts pagesos o naturistes, ambdós també amb diferents interessos, es negaven a acceptar.



Fig. 68. Fotografia d'un pagès al Delta del Llobregat. Font: *La formació d'una ciutat. El Prat de Llobregat*. GÓMEZ, Marga. Ed. El Prat de Llobregat, 1990

L'aigua: motor de la industrialització del Baix Llobregat als s. XVIII-XX

Un dels recursos més importants del Baix Llobregat ha estat, des de sempre, l'aigua. El descobriment de les aigües artesianes i els pous va ser el primer pas per començar a construir el que seria una futura zona industrial. L'explotació dels aqüífers i la facilitat per construir indústries han provocat, però, problemes de contaminació i la salinització del sòl. Els aqüífers del Delta constitueixen una important reserva d'aigua amb un valor estratègic molt elevat en una zona tan poblada com Barcelona i els seus voltants. Per tant, preservar-los és una qüestió de vital importància.

Els aqüífers s'alimenten bàsicament de les infiltracions de l'aigua del riu a la vall baixa del Llobregat on no existeix l'aqüítard, i l'aqüífer per tant, és únic. La recàrrega natural es produeix en un 80% a l'alçada de Pallegà. La resta es calcula que procedeix de la pluja que s'infiltra sobre els terrenys no urbanitzats i que alimenta l'aqüífer superficial i els estanys litorals del Delta. Cal diferenciar entre les aigües freàtiques que corresponen a l'aqüífer superior i les aigües artesianes, pròpies de l'aqüífer inferior. A l'alçada del Prat, entre la cota actual del terreny i els 20 m de profunditat, es troba l'aqüífer superficial, i entre els 40 m i els 70 m de profunditat hi ha l'aqüífer profund, separats per una falca argilosa impermeable, l'aqüítard, d'uns 20 m d'amplada.

Les aigües freàtiques o dels pous comuns han estat utilitzats tradicionalment per al consum humà; moltes masies mantenen encara aquests pous. Però el fet d'estar més a prop de la superfície i reomplir-se amb l'aigua filtrada de la pluja els fa més vulnerables a la contaminació química i bacteriològica. **Les aigües artesianes**, en canvi, estan sotmeses a pressió i per aquest motiu quan es perfora un pou pugen per si soles per l'interior dels tubs, i de manera força simple es pot disposar d'un bon cabal d'aigua. L'existència d'aquest recurs natural ha estat vital en el procés de desenvolupament de l'activitat econòmica al Delta del Llobregat.⁴¹

Un dels primers exemples que va aprofitar aquest descobriment és **la Colònia Casanova**, (colònia agrícola del Prat de Llobregat), que fou creada a finals del segle XIX per Jaume Casanovas i Parellada, un empresari nascut al Prat el 1844 que va emigrar a Cuba per enriquir-se amb el comerç, i que un cop va tornar, amb la fortuna que va aconseguir, va comprar uns terrenys insalubres propers al Remolar que després transformaria en camps de conreu.



Fig. 69. Un dels primers pous artesiàns corresponent a la finca La Ricarda. Darrera l'arbre, el paisatge característic del Delta; els joncs. Font: Arxiu Municipal.

⁴¹ De l'article: "Els aqüífers del Delta". Font: Porta del Delta. Autora: Engràcia Ferré Navarro Investigadora del *Conservatoire National des Arts et Métiers* (París)

Aquesta antiga hisenda la convertiria després en la colònia Casanovas, una explotació agropecuària modèlica que es va fer famosa a tot Espanya. La granja posseïa centenars de vaques lleteres de pura raça holandesa, porcs i bestiar boví de cria. La colònia Casanovas és coneguda també pel fet de ser la primera explotació amb un pou d'aigua artesiana.

La necessitat de grans quantitats d'aigua i el fet que aquesta es trobés als pous superficials i que fos massa bruta per utilitzar-la per al bestiar, va fer que en Jaume Casanovas ordenés al puer de Cornellà Jaume Clavell la perforació "d'un pou ben fons, fins a trobar aigua o foc". El 1894, i a una profunditat de 64 metres sota terra va emergir una font d'aigua clara i potable; el primer pou artesià.

Aquest seria l'inici d'una troballa molt important i el primer de molts més pous que es perforarien al Delta.⁴² Els propietaris de finques i masies que es trobaven allunyades de la xarxa de reg del Canal de la Dreta, serien els més interessats en la construcció d'aquests pous i ben aviat aquestes aigües s'utilitzarien als pobles del Delta a través de les fonts públiques o les xarxes de pous municipals.

Un altre exemple n'és la granja de La Ricarda (1909). Dissenyada amb estructura metàl·lica i elements exteriors modernistes que va arribar a ser la granja lletera més important de Catalunya. Aquesta granja també va aprofitar-se de les aigües artesianes.

Però l'aqüífer profund es troba en perill des d'uns anys cap aquí; per una banda per la contínua **disminució de la recàrrega natural** i l'explotació excessiva d'aquestes aigües artesianes durant molts anys que ha provocat la seva progressiva salinització a causa de la substitució de l'aigua dolça per aigua marina, i en l'actualitat per la seva **contaminació**, resultat d'abocaments incontrolats per part de les indústries.

Les primeres indústries al Delta del Llobregat

L'abundància de l'aigua i la disminució energètica que se'n derivava del seu fàcil accés i manipulació gràcies a les aigües descobertes o pel propi riu, van facilitar la instal·lació d'importantes indústries als municipis del Delta. Les primeres s'ubicarien al Prat: La Papelera Española i la Compañía Española de Industrias Químicas SA, antecessora de La Seda de Barcelona SA o les dedicades a la llana a Olesa i Esparraguera, aquesta última aprofitant-se dels pous.

Tres són els fets principals que van afavorir l'expansió industrial en aquest indret: per una banda, **l'aigua i l'evolució de les màquines per extreure l'aigua** dels pous artesianes, per altra, les comunicacions amb la construcció de **camins i ponts**, i per últim les diferents **onades migratòries** que es succeïrien a Barcelona i els voltants.

Primer, el procés d'extracció de les aigües de l'aqüífer profund va evolucionar des de l'extracció mitjançant màquines a vapor al segle XIX fins a les bombes elèctriques al segle XX. L'aigua subterrània, però, no podia abastir grans indústries, així que alimentava petites fàbriques que s'anirien construint fins al segle XIX, no només per la insuficiència de la força de l'aigua sinó també pel preu del carbó més tard.

Les bones comunicacions són el segon gran avantatge de la comarca tot i la barrera que ha suposat el Llobregat. La autovia del Nordest (A-2), comunicació principal entre Barcelona i Saragossa cap a Madrid travessa tota la comarca i ha permès la comunicació entre Barcelona i Martorell o Esparraguera (importantes motors econòmics i industrials), entre d'altres. També la barrera del Llobregat s'ha franquejat amb els ponts, la majoria dels quals s'han construït entre 1860 i el 1900. Aquest fet ens indica que el Baix Llobregat, no quedaria veritablement ben comunicat fins als inicis del segle XX.

⁴² "Colònia Casanovas" Font: https://ca.wikipedia.org/wiki/Colònia_Casanovas

La construcció de la xarxa ferroviària, també va connectar les ciutats més oblidades de la revolució industrial en paral·lel al riu, fet que va accentuar la dependència del sud del Baix Llobregat respecte a Barcelona. Però l'existència d'aquestes vies de comunicació i dels recursos hidràulics van facilitar la creació d'empreses tèxtils al llarg de tot el curs del Llobregat.

La crescuda demogràfica del segle XVIII a Catalunya va ser propiciada per la crida de molta mà d'obra a la ciutat, el que va buidar molts pobles i va empobrir el sector de l'artesania. Les colònies industrials van ser un dels motors principals de l'economia al Baix Llobregat, concebudes com a grans estructures industrials que van crear molts llocs de treball amb el doble atractiu; eren alhora empreses amb un gran nombre de treballadors i llocs on poder viure amb la família. Aquest últim fou promogut per les grans inversions immobiliàries que els propis amos feien per facilitar la incorporació de la cada cop més costosa de trobar i llunyana mà d'obra.

Un altre exemple ben conegut és la Colònia Güell, construïda al 1890, on Eusebi Güell va demanar la construcció d'un "poble" modernista per la classe treballadora, on a més evitar que els treballadors entressin en contacte amb les idees revolucionaries de la ciutat de Barcelona. Aquesta però, va ser l'única que funcionava a vapor i que possiblement tenia certs aires de la ciutat jardí, molt promoguda en aquella època.

Les onades migratòries seguien accentuant-se amb les dues vingudes massives d'andalusos, als anys 20 i als 50. I ja a finals del segle XX amb immigrants d'Amèrica Llatina, l'Àfrica o l'Europa de l'Est. A Barcelona, a inicis del segle XX, les primeres indústries van ser les Indianes a Cornellà, la Seda i la Punta a Sant Feliu i les blondes a Gavà, que funcionaven gràcies a les turbines instal·lades sobre el Canal de la Infanta o en màquines de vapor i que acollien de 250 a 300 treballadors. Cal no oblidar els molins paperers de Martorell que es convertirien després en fàbriques.

Però la veritable industrialització va afectar al Baix Llobregat a partir de mitjans del segle XIX, afectant a la indústria del cotó utilitzant com a font d'energia principal la coneguda i menys costosa hidràulica. Sobre tot als tèxtils i als cotons s'utilitzaria l'aigua i el vapor, afavorit per la proximitat del port de Barcelona.



Fig. 70. La Colònia Güell. Habitatges per als obrers. Font: <http://www.pyrenespanish.com/>

A inicis del segle XX comença l'expansió industrial al sud del Baix Llobregat com a conseqüència de la pressió cada cop més forta de la capital barcelonina. Aquest creixement es desenvoluparia als terrenys agrícoles. Un exemple d'aquestes indústries són: Can Bagueria (fàbrica de cintes) situada a Cornellà, La Seda al Prat de Llobregat i Can Massallera a Sant Boi de Llobregat. També van augmentar les produccions de materials per la construcció: cimiteres a Sant Vicenç dels Horts i a Sant Just Desvern, la Roca a Gavà, la vidriera a Cornellà, la Paperera Española al Prat, o la indústria de maquinària elèctrica com la Siemens de Cornellà.

És a través d'aquestes fàbriques i del procés d'industrialització, que el Baix Llobregat comença a estar en l'òrbita de la capital. Tal com comenta l'Engràcia Ferré, les reserves agrícoles eren importants però encara no s'anunciava l'increïble creixement que la comarca coneixeria aviat. Als anys 60 es produeix la fi del tèxtil, a causa de la crisi del 1973. Comença a partir d'aquí un procés de desindustrialització que marcaria el paisatge. El sector metal·lúrgic aniria agafant presència amb la instal·lació de la Seat a Martorell i dels productes químics.

4.2. De la dispersió al planejament

Les masies, un esquitxat d'història

Les masies del Delta es situen en un territori de més de 10.000 hectàrees de terreny, disseminades per les diferents zones que formen el Delta del Llobregat. Aquestes construccions, que s'iniciaren cap a l'any 1600, van donar lloc a un esquitxat de construccions que s'anirien escampant per tot el territori i que donarien lloc, com ja s'ha comentat, a diverses formes de construcció i ordenació. Les masies serien majoritàries fins a finals del segle XVIII. El segle XIX serà el de màxima esplendor ja partir del 1920 ja no se'n construiran més. Començarà aquí un procés imparable cap a l'abandonament i l'oblit.

Territorialment i si ens fixem en la distribució d'aquestes construccions tradicionals podem veure que la seva disposició sembla desordenada, però heterogènia si acluquem els ulls. Els models de construcció li van conferir identitat a cada zona, com si parléssim de barris dins la ciutat, que els camins de l'horta i els canals alimenten i mantenen amb vida. El paisatge resultant és el d'un mosaic territorial on cada masia es troba integrada en un reblert de figures trapezoidals.

Els beneficis de la construcció disseminada en territoris amb models extensius dóna lloc a una major integració dels elements, a la no-escissió entre la ciutat i el camp, assegurant així una circulació contínua, i per tant, la pervivència del lloc. Aquesta idea es pot entendre com passa amb l'arquitectura, on els edificis s'acaben degradant quan no s'habiten o es mantenen. Així, assegurar la necessitat d'utilitzar aquest territori, és assegurar-ne la seva permanència i existència.

Aquest tipus de construcció però, necessita un control per regularitzar els tants per cents d'espais lliures i construïts. Es podria assimilar a alguns fragments de ciutat jardí de Howard o a models a ciutats de Sud Amèrica com Cuenca, on l'ocupació del territori és de forma dispersa. Crec que aquests models poden criticar-se quan parlem de ciutat, però potser és la solució a territoris com el Delta, on la integració paisatgística és tant necessària com la seva preservació històrica.

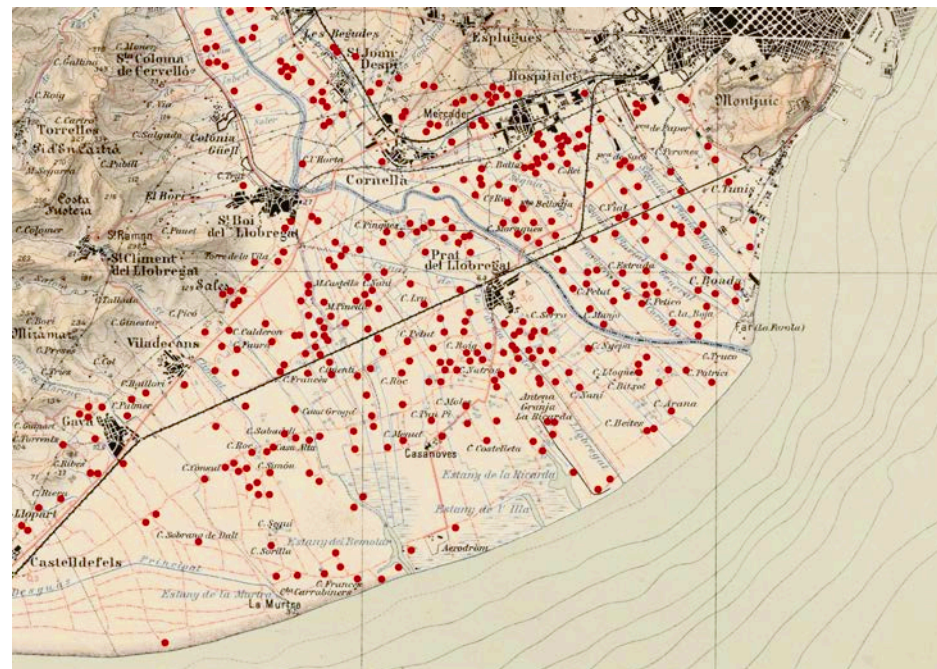


Fig. 71. Situació de les masies el 1923. Sobre el plànol de la Mancomunitat de 1923, ICC.



Fig. 72. La distribució de les masies sobre el territori és dispersa i alhora homogenia, creant un model únic. Elaboració pròpia sobre vol del 1946, ICC.

Les eines de planejament de la producció contemporània

Després d'entendre el que ha estat per al Delta un gran recurs natural com l'aigua per la implantació de la indústria, ens interessa veure cap a on anem al segle XXI, moment en que la terciarització és el fet predominant.

Després de la desaparició del tèxtil i de la baixa de les colònies industrials, el sector serveis és el que ha seguit construint i apropiant-se dels terrenys agrícoles per crear grans magatzems o naus industrials que alhora serveixen com a exposició del potencial econòmic de les grans ciutats. L'estructura de la producció no ha evolucionat gaire des de principis del segle XX, amb un predomini de la petita i mitjana empresa que ha resistit millor en moments de crisi.

Potser la indústria ha estat el motor per donar impuls a un lloc que d'altra forma no hagués prosperat, tot i que la forma en que ha ocupat el territori ha deixat al descobert les mancances de l'ocupació en massa. Després de veure el model predecessor al planejament urbà sobre el Delta, cal repensar sistemes per tornar a nodrir l'horta tradicional que ara queda de banda i que avui torna a ser un valor patrimonial. No es tracta de comparar el sector secundari amb el primari que eren els cultius, sinó de veure dues formes de construir en aquest territori i les seves conseqüències a nivell físic.

Durant gairebé quatre anys vaig poder treballar a una enginyeria dedicada a la construcció de naus industrials del sector agroalimentari. Per la meua experiència en l'entorn dels enginyers, vaig trobar que calia una empenta sobre la qualitat arquitectònica de les naus, on molts cops prima la rapidesa i l'economia abans que la integració al paisatge. La indústria, molts cops repudiada pel seu aspecte i per les conseqüències que se'n deriven (contaminació, materials de construcció barats i poca atenció a l'entorn, cicle de vida de les indústries, etc.) ha patit però un canvi significatiu. En alguns dels projectes que vaig participar, les zones industrials, que venien definides per un pla parcial, proporcionaven unes normatives i ordenances prou rígides com perquè els enginyers poguessin construir de forma ordenada i en conjunt amb la resta d'edificis. En aquestes normatives s'hi reflectien aspectes com mides de panell de façana, posició i quantitat d'obertures, colors, alçades o regulacions a carrer.



Fig. 73. Edifici d'oficines al polígon industrial Son Bugadelles, 2011. Ripoll-Tizón Arquitectes.

Habitualment, les naus industrials tenen una zona d'oficines a les quals se'ls dona certa importància estètica i presencial. És en aquest punt on l'arquitecte pot ser-hi present o no, depenent del pressupost o d'altres factors, però on crec que és necessari que hi sigui, perquè estem parlant d'un element que pot ser visible i controlat en termes de façana, en el qual els urbanistes ens hi podem fixar més de cara al creixement urbà. Mitjançant les normatives i ordenances podem fer que la projecció dels polígons sigui més rica mitjançant el control de la seva arquitectura i la integració en l'entorn, per tal d'incorporar-la a la ciutat. Al igual que en la ciutat podem crear una jerarquia de carrers per donar prioritats, per exemple, als eixos on es troben les oficines, creant passos dignes i no talls a la ciutat.

Per això, i si pensem en el que tenim al Delta, ara que ja no podem tornar enrere, cal buscar solucions per retornar el contacte de la ciutat amb el territori agrícola, i potser una forma de fer-ho és mantenir o reorganitzar la indústria per incorporar-la a la nostra història com un fet positiu que ha proporcionat a la ciutat contemporània l'economia per subsistir i per créixer. Crec que en el planejament es troba la solució per donar valor als elements urbans, per assentar bases de projecció unitària, tal com s'ha fet amb els PDU i les ARES. Com una manera de valorar i entendre fins a quin punt la indústria ha estat un procés fonamental per la comarca del Baix Llobregat.

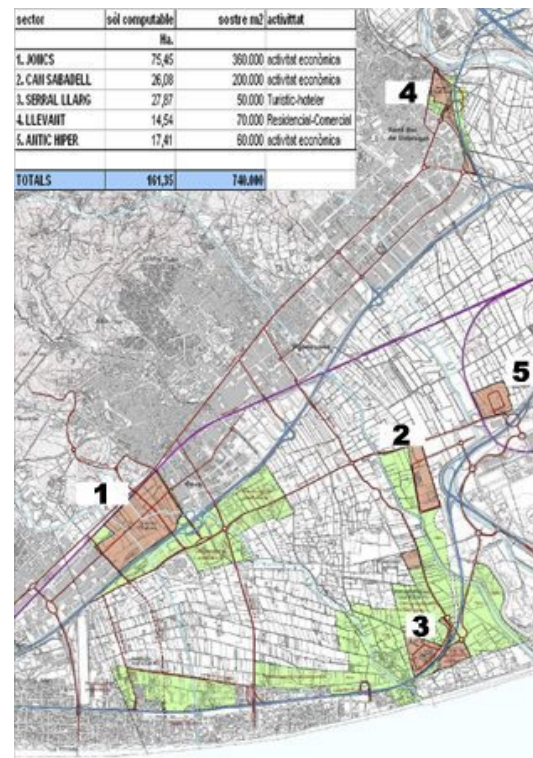
4.3. La franja nord, una barrera franquejable

La forma en que hem construït el sector secundari i terciari a dia d'avui ha donat lloc a una compacitat industrial que sembla infranquejable i que pot definir-se de tres formes:

1. Per una banda, la indústria s'ha situat **linealment** a tota la part superior ajudant-se de les infraestructures però propiciant un tall que divideix ciutat i territori rural.
2. La part baixa i que toca a mar s'ha ocupat **amb bosses industrials**. Un clar exemple és l'expansió del port, que per influència de la capital ha necessitat inclús del desviament del riu per implantar-hi més naus industrials.
3. El Prat és un cas aïllat, on la indústria ha crescut **de forma concèntrica** tancant i limitant el seu creixement.

D'aquí podem extreure dues conclusions ben clares: la primera és que probablement, i si no repensem els elements urbans de producció, tota la franja nord quedi en una barrera. I segon, que la pressió que exerceix la capital continuï guanyant terreny a la poca horta que encara hi queda. Si veiem el plànol d'ocupació de la indústria entenem la forma en que s'ha produït aquesta ocupació. Però què passaria si en comptes de fer un creixement en horitzontal el repensem en vertical on es produeixin obertures i passos amb un ritme i distància interessant? On el teixit urbà no és específic i barreja usos? Possiblement l'urbanisme del Delta prendria un sentit més unitari i sense escissions.

Projectes com el Pla Director Urbanístic de 2015 ha començat a repensar espais. El PDU 2015 abasta 5 àmbits discontinus de 702 ha. Mentre que 162 es destinen a activitats econòmiques, es preveuen 540 com a usos lliures que contribueixin a enriquir el parc agrari distribuïts entre Gavà, Viladecans i Sant Boi.



El PDU centra el seu estudi en les vores del parc agrari, amb la voluntat d'identificar peces de sòl que encara no s'han desenvolupat. Els objectius son, en primer lloc, identificar zones on es pot implantar nova activitat econòmica a la franja de la C-32 i la C-245, així com a l'entorn de l'autovia C-32 i la franja litoral. El segon, resoldre la classificació urbanística de la resta de terrenys per evitar futurs desitjos d'urbanització, amb la finalitat d'ampliar el Parc Agrari i preservar-lo.

Per aconseguir-ho, es proposa tornar a classificar el sòl no urbanitzable, mitjançant el sòl rústic o el sistema general d'espais lliures de parc forestal.

Igualment es defineix tot un seguit de directrius a les quals s'hauran d'adaptar obligatòriament els planejaments municipals (disposició d'edificacions i ocupacions màximes, etc.)⁴³

Encara que discret, potser aquest projecte ajudi a seguir organitzant i mantenint espais agrícoles i sigui un pas endavant per preservar aquest lloc. Però no només cal projectar a nivell territorial, sinó fixant-nos també en els elements de ciutat i en els de barri que son els que produeixen les sinèrgies, les continuïtats i contigüitats.

⁴³ Article sobre l'aprovació del Pla director urbanístic del Delta del Llobregat, 2015. Font: <http://premsa.gencat.cat/>



Fig. 74. Plànol de l'ocupació de la indústria per èpoques. 1946-2015. Elaboració pròpia a partir de plànols de l'ICC.

Però... com ho fem al Delta?

CONNECTAR PER REDESCOBRIR

Fins ara hem vist els vestigis de la construcció agrícola, les formes de planejament i projecció actuals i la importància de conèixer el lloc per actuar-hi en conseqüència, presentant el Delta com un seguit de capes i ordres superposats que donen lloc a un tapís històric molt ric.

Però del que estem parlant no és tan sols un tema d'entendre capes o ordres, importants per conèixer a què ens enfrontem. Sinó que ho és també l'interès en aquesta perifèria, que a més radica en el seu potencial com a pulmó metropolità i que cada cop pateix més la pressió urbanística. Malauradament aquest espai ha perdut el sentit del lloc i cal tornar a reconèixer els àmbits que els nostres avis ja van batejar. Posar nom i cognom és conèixer i valorar, entendre que quelcom ha nascut d'un pare i d'una mare, i per tant, que és algun lloc important i viu. Recuperar aquests noms a través dels plànols de toponímia per exemple és, doncs, retornar la denominació d'origen i entendre que aquests terrenys no són només trossos de terra sinó que tenen un cert interès cultural i històric.

Però què passa quan aquests ordres, en canviar o evolucionar a d'altres com per exemple de l'agricultura a la indústria, desvirtuen el sentit del lloc i el disgreguen? Per a exemplificar-ho, he escollit l'eix que compren El Canal de la Murtra i el camí del Pi Tort. Tradicionalment formava part d'un dels molts camins que travessaven l'horta acompanyat d'un canal, però a partir dels anys 50 aquest eix queda separat per les infraestructures i una gran bossa industrial. Podem veure aquí com un poble que estava a tocar dels camps queda totalment segregat de l'àmbit rural gràcies (o no) als eixamples industrials i les infraestructures, amb la conseqüent pèrdua d'urbanitat i de connexió entre la ciutat residencial amb el que era el seu principal motor productiu, l'agricultura.



Aquest no és un cas aïllat i el que trobem aquí pot generalitzar-se a d'altres itineraris semblants al Delta. Un cop ens endinsem en aquests eixos muntanya-mar, que solien ser les rieres principals de desguàs territorial, trobem diverses franges al llarg d'aquests recorreguts. En primer terme, la topografia accidentada seguida per un teixit residencial que es pacifica al samontà, després un paquet industrial continua als camps, i finalment la línia de costa. Aquests teixits queden fragmentats per les infraestructures més lentes, com els camins de terra o les carreteres secundàries asfaltades, i per les més ràpides, com l'autovia o la via del tren, que tallen radicalment l'accés i la continuïtat a banda i banda.

Perquè aquests eixos perifèrics tornin a funcionar, a més, cal dotar-los d'interès i d'una accessibilitat relativament fàcil. Així, podem aprofitar aquestes vies properes a les rieres que ja es troben connectant dos pols d'atracció (en aquest cas el centre de la ciutat i un càmping (activitat) vora mar), assegurant així que s'hi efectuarà un recorregut i per tant l'estarem utilitzant de nou. No obstant, com al teorema d'Euler⁴⁴, no és tant important aquesta línia virtual entre A i B, com el que hi va passant fins arribar al destí.

Fig. 75. Punts i encreuaments a l'eix Murtra-Pi Tort que comença al municipi de Gavà. Elaboració pròpia.

⁴⁴ SOLÀ-MORALES, Manuel de. Article Nous ponts a Bilbao i Saragossa.

L'activitat succeeix en els encreuaments o en els llocs de connexió on passen coses diferents, ja sigui al mateix nivell o no, o de forma dual (en un lloc proper), i aquests trobaments poden ser de diferents intensitats. Cal reforçar-los dotant-los d'interès, afegint la porositat de la que parla Sennet⁴⁵ entre territori i ciutat.

Aquests punts d'interès, però, cal que es produeixin amb un cert ritme i intensitat. Característiques que unides a la distància interessant ens proporcionen un itinerari produïble en un espai atzarós gràcies a la seva condició privilegiada on la infraestructura ja està construïda (els camins del Delta). En aquest itinerari podríem trobar llocs, per exemple, on conèixer la cultura local (cooperatives de productes locals, centres d'interpretació, etc). Així, afegint la diversitat d'itineraris i acurtant les distàncies produïm també multiplicació de possibilitats i, per tant, oportunitats per descobrir alternatives, tot esperant fer interessant allò que ara és oblidat.

*"Les distàncies son mides sense qualitat, son ritmes de presència i absència. Com els silencis musicals, ajuden a entendre les frases sonores pel ritme de les pauses i per la espera constant de l'interval... Treballar amb les distàncies, fer del seu domini una experiència cultural, és el que les perifèries metropolitanes permeten i agraeixen. La suma de distàncies, com una immensa integral, permet en l'espai un joc estratègic."*⁴⁶

Però accedir al que ens queda de l'espai deltaic, o fer un recorregut fins al mar a dia d'avui és gairebé impossible. La manca d'accessos dignes i la pèrdua d'interès o de llocs de confluència fan que no es generi l'oportunitat d'unir punts on la urbanitat és major. Biòlegs i especialistes ja han estudiat les possibilitats de recuperar els corredors biològics (Veure Annex 2) com a passejos mixtes.

Les opcions a prendre semblen ja descrites: dignificar els passos que es troben a diferents nivells, després d'una zona industrial o empantanegada, acurtar distàncies per crear un cert ritme entre elements seductors i afegir al nostre imaginari les zones industrials com a part de la nostra historia, al igual que un dia ho van ser els canals i camins. Seguir tractant aquestes parts de la ciutat com a guetos de producció és donar continuïtat a les tòniques de la disgregació i de la separació, de les barreres. Així que com abans comencem a trencar-les, millor.

⁴⁵ SENNETT, Richard. La ciutat oberta. En "Otra parte. Revista de letras y artes. n°11, 2007". "Quan la ciutat funciona com un sistema obert –incorporant els principis de porositat del territori...- es democràtica, no en un sentit legal sinó en tant que experiència física." p.31

⁴⁶ SOLÀ-MORALES, Manuel de. De cosas urbanas, p.172. La distancia interesante.

La veu de la ciutat productiva. Conclusions

ACCEDIR, CONÈIXER, VALORAR I RECORDAR; ELEMENTS IMPRESCINDIBLES D'UNA SOCIETAT EN PERILL D'OBLIDAR

L'ordre del segle XX que encara conserva algunes traces antigues dona l'oportunitat de repensar els enllaços i la possibilitat de tornar a accedir a l'origen de l'agricultura deltaica, seguida del canvi al segle industrial. Potser hem de veure de forma positiva el que ja tenim perquè no podem tornar enrere, cal pensar ara quin és el següent d'aquests capítols, on potser les tecnologies de la informació seran les que ens donaran un nou ordre (Veure Annex 3). Coneixent el que ens envolta, però, podem valorar allò que ens és proper i així assegurar que les generacions futures puguin conservar-ho i tenir-ho en estima.

Però aprendre a llegir el paisatge no és fàcil, i no només per part dels urbanistes, sinó pels habitants de les ciutats. Per tal de valorar el que tenim cal conèixer-ho i estimar-ho. Un exemple sobre la idea d'educar aplicat a l'arquitectura és el llibre de Xavier Monteyts i Pere Fuertes a "La casa Collage"⁴⁷. Seguir aquest procés natural ajudarà a recordar allò estimat, com en el quadre de Descals, on les grans pinzellades i les llums reactiven la memòria i fan recordar el paisatge del riu. Una memòria que cal exercitar perquè molts cops és selectiva i oblidadissa.

Per promoure activitats, al Parc Agrari ja s'han proposat itineraris⁴⁸, rehabilitació de masies i recuperació de camins. Però potser cal anar mes enllà i si fins ara hem vist que les rieres eren la base del territori, perquè no tornar-hi. Les rieres i camins del segle XV podrien ser de nou les portes del segle XX al coneixement d'aquest territori.

Una de les coses que he fet per aquest treball, a més d'intentar entendre les lògiques agràries i el seu funcionament des d'una mirada més historicista, és mirar a què m'estava enfrontant en l'actualitat i quina era la dificultat que una persona podia tenir per poder descobrir el delta. Quan vaig entendre que les rieres marcaven els camins principals vaig veure que l'accés era complicat en segons quins punts, i la meua teoria de poder conèixer per valorar i recordar quedava interrompuda. Des del punt de vista urbanístic, projectes com el de la riera de Sant Climent a Viladecans han intentat, sense massa èxit al meu parer, recuperar aquesta connexió entre la ciutat i el camp, perquè es troben amb la dificultat de travessar les bosses industrials o les infraestructures, i la seva idea inicial potent, de recuperar la connexió entre la ciutat i el Delta es desdibuixa.

Si hem aconseguit assolir fins aquí que la indústria i les infraestructures han estat un pas més en l'evolució de les nostres activitats econòmiques i en l'ordre del territori, podem canviar la nostra forma de veure-les i que passin a ser d'una barrera a un accés, com una part important de la ciutat com ja passa a d'altres països, com per exemple Helsinki, on la indústria no és una barrera, sinó un element més en la barreja d'usos que es produeix amb la residència o els espais lliures, creant així la mixtura i diàleg. Ens hem de posar mans a l'obra per trobar el següent ordre, el que vindrà o simplement el que ja hi és. Tenim dates dels que deixem enrere i dels quals hem après, però quina data tindrà aquest?

"El passat m'ha desvetllat l'estructura del futur." P. T. de Chardin.

⁴⁷ La Casa Collage es un llibre on es fa un recull de situacions i artefactes de la casa que ens son quotidians, amb el que es pretén que els arquitectes recordin el que és l'essència d'una casa que ha de ser viscuda. I per altra banda és un manual per a persones que no provenen de l'àmbit de la construcció i el disseny per entendre la mirada intencionada de l'arquitecte.

⁴⁸ La Porta del Delta (Centre d'Informació i Promoció del Delta del Llobregat) proposa rutes per conèixer el Delta: Els Carrabiners, El cor del Delta, Un tomb pel camp, En bici fins a la platja del Prat o Una passejada pel litoral. Aquestes en son alguns itineraris que apareixen a l'article: "Dotze itineraris sorprenents del Delta del Llobregat". Font: www.elbaix.cat



Fig. 76. Plànol d'urbanitat a l'eix Murtra-Pi Tort. Elaboració pròpia.

REFLEXIÓ FINAL

El procés per entendre un determinat lloc no és fàcil ni ràpid. Un lloc, urbanísticament parlant abraça molts temes com els teixits i les formes urbanes, la mobilitat, els usos, les densitats, les distàncies, la societat, la història o inclús l'economia. En definitiva, un conjunt d'elements sobre els quals es pot reflexionar.

Quan vaig posar aquest títol vaig pensar en que tot el que ens envolta està format per parts; les coses materials, les formes animals i vegetals, els pensaments o l'urbanisme, per exemple. Allò que cadascuna de les parts ens diu és important perquè forma part d'aquesta complexa entitat a la qual pertany. Quatre son els temes que he volgut tractar en aquesta tesina i cadascun d'ells m'ha portat a una reflexió que es pot llegir per separat però que s'entén necessàriament millor en el conjunt de totes. La part històrica de cada capítol m'ha dut a pensar en certs temes que per la meua experiència unida als temes que he pogut aprendre aquest any al màster en investigació urbanística, m'han fet plantejar-me punts claus en la urbanística del Delta del Llobregat.

En aquest treball he volgut iniciar el camí per endinsar-me més en la cultura i l'urbanisme que he viscut sense endinsar-me en les seves lògiques, per intentar reflexionar sobre diversos temes en els quals crec que hi ha quelcom a dir a través de la mirada intencionada, una mirada que no vol ser transgressora, sinó que vol trobar indicis, possibles mirades cap al futur en allò que ens ha precedit o en allò que ja hem projectat.

I la reflexió final a la que puc arribar després d'aquest treball és que recuperar o mantenir un territori, en aquest cas agrícola, no es tracta només de fer una reparació o un maquillatge. Es tracta d'entendre que no és quelcom aïllat i que hi ha mecanismes que l'articulen, tant internament com externament en relació a altres peces de la ciutat. Comprendre les lògiques d'aquest lloc, del que l'envolta i de com s'articulen aquestes peces és entendre tot el conjunt. Punts com la mixtura, la memòria històrica o la necessitat de mantenir viu un lloc podrien ser les idees fonamentals per recuperar els territoris mosaic, aprenent de les formes ja construïdes, dels territoris que han patit situacions que no volem repetir.

Els processos i els sistemes de la ciutat (com la producció lligada a una bona comunicació, el plantejament coherent, el comerç de proximitat, acurtar les distàncies, canviar la mentalitat sobre les formes de recórrer els llocs, fer passos dignes, escoltar la història, etc.), poden arribar a potenciar les qualitats d'un territori i la seva preservació.

En el decurs d'aquest any he après a veure més enllà d'allò físic, a través de la història, de l'anàlisi i de la reflexió. Moltes son les històries que m'han quedat d'aquest màster, sobre les classes magistrals, els comentaris, els professors, les anècdotes... Però una de les frases amb les que vull acabar aquesta tesina i aquesta reflexió personal sobre el tema és de l'Estanislao Roca. Ens la va dir a una de les seves classes i té molt a veure amb aquest treball:

“...Com a urbanistes i arquitectes heu d'utilitzar la projecció conscient dels espais. Que allò que projecteu en el present no hipotequi a les generacions futures...”

I és el que m'agradaria transmetre amb aquest treball; la necessitat de ser conscients que allò que projectem té una repercussió i unes conseqüències a molts nivells. Ser sensibles i atents és la principal clau de l'èxit per no perdre els trossos d'història que ens ha donat l'urbanisme i segurament en aquests podrem trobar solucions a moltes de les problemàtiques que avui ens preocupen.

Com a punt final, donar les gràcies al meu tutor per animar-me a fer aquest tema que ja s'ha tractat força i fer-me veure que sempre hi ha altres punts de vista, als professors que amb les seves aportacions m'han fet veure que encara n'hi ha molts més i a tots aquells que estan al meu costat recolzant-me i ajudant-me sempre en allò que decideixo fer. No cal que els nombri, ells ja saben qui son...

[Aquesta tesina no conté, fins on honestament conec, cap material prèviament publicat o presentat a qualsevol altra institució, que no estigui estricta i precisament citat a la mateixa.]

ANNEXOS

Annex 1. Els beneficis de l'agricultura ecològica al Parc Agrari

El Parc agrari i el tram final de la Vall baixa del Llobregat és una zona d'unes 4000 has d'extensió i ocupat per catorze municipis, la majoria dels quals estan situats al samontà, la línia virtual que es forma quan les muntanyes del Garraf o el massís de Collserola arriben a tocar la part més planera.

Coneixem alguns dels efectes nocius de l'agricultura convencional, que utilitza l'aportació de pesticides i fertilitzants, tant des del punt de vista de l'ecosistema, com dels possibles efectes en els humans. En aquest sentit, l'agricultura actual fa ús de fitosanitaris que provoquen la contaminació de canals i aqüífers, a més de la possibilitat de sacrificar insectes beneficiosos com les abelles, mamífers i ocells, a més de la possible pèrdua de diversitat genètica per homogeneïtat de les espècies i la progressiva salinització del sòl, entre d'altres. Per això, sembla que és necessari repensar aquest sistema de producció, i una de les formes per fer-ho és a través de l'agricultura ecològica, que ofereix canvis beneficiosos per al medi a mig i llarg termini⁴⁹.

Com a definició generalista, l'agricultura ecològica és la que aprofita els recursos naturals per mantenir els cultius sense necessitat d'utilitzar agents químics. Per tant, el que mengem està relativament més lliure de productes tòxics, sense additius. En no contenir substàncies artificials, les persones ho podem assimilar millor. Nombrosos articles a la xarxa i revistes d'investigació comenten que gran part de les malalties degeneratives provenen del tipus d'alimentació. Encara sembla que no està tot comprovat i alguns científics parlen també dels efectes nocius de l'agricultura ecològica pels fongs⁵⁰.

Però una altra característica de l'agricultura ecològica és que, en cultivar els aliments en sòls equilibrats per fertilitzants naturals, els productes són més nutritius perquè contenen majors nivells de vita-mines, minerals, antioxidants, hidrats de carboni i proteïnes. Aquest tipus d'agricultura no només ens aporta efectes beneficiosos a nivell biològic i alimentari, sinó que, en termes urbanístics i de ciutat, estreta la relació entre el ciutadà i el pagès. Aquest intercanvi proper afavoreix el producte local i la reducció de costos que se'n deriven de les importacions, el que podria arribar a significar també l'augment de llocs de treball.



Fig. 77. L'èxit del Mercat del Pagès del parc Torreblanca. Foto: Marc Rius

No obstant, propostes de comerç proper no són viables si no hi ha un canvi de mentalitat. Perquè un poble o una ciutat no es fa ella sola, necessita dels seus ciutadans, de l'esforç i d'entendre un cert sistema que genera riquesa en tots els sentits, en definitiva es necessita implicació. Per això és important entendre també l'estacionalitat de les fruites i verdures, el canvi en les formes de comprar i de consumir. Es diu que els que són fills de les segones generacions d'emigrats solen sentir un arrelament molt fort cap a la seva terra, fet que probablement pugui ajudar a aquest procés.

⁴⁹ "Agricultura orgànica, ambiente y seguridad alimentaria", 2003. FAO.

⁵⁰ Referència: "Revista Española de Nutrición Humana y Dietética". Vol 18. 2014.

Annex 2. Estudi sobre la reutilització de corredors biològics com a itineraris al Delta del Llobregat

En un estudi encapçalat pel biòleg Albert Montori, professor de la Universitat de Barcelona i herpetòleg, s'han estudiat canals i rieres del Delta i els beneficis que comportaria, a nivell ecològic, la implantació de l'agricultura ecològica. Aquest estudi es concreta en la proposta de diverses seccions dels canals on, mitjançant plantes autòctones i la reestructuració de les terres, aquests es podrien recuperar els corredors biològics.

Tal com comenten a l'estudi, si l'espai d'aquesta secció ho permet i els càlculs dels diferents retorns de l'aigua també son favorables, es proposaria incorporar terrasses fluvials que oferirien superfícies d'inundació temporal, provocant així el flux d'amfibis que habiten en aquests espais d'aigua estacionaria.

L'interessant d'aquesta secció, comenta Montori, és que no estaria renyit el fet de recuperar la riera, per exemple la de Canyars (entre Castelldefels i Gavà) com a corredor, amb la possibilitat de gaudir del paisatge agrícola mentre anem per un camí plantejat en paral·lel. Amb aquestes dues accions estaríem contribuint alhora, en millorar la qualitat de l'aigua, la recuperació de la fauna i flora i la possibilitat de gaudir dels espais rurals en ple segle XXI. A més d'afavorir la reducció de l'aportació per part dels camps de nitrats i fosfats, amb la conseqüent reducció de la contaminació aquífera, promovent amb aquests gests una xarxa de camins visitables lligada a la cultura agrícola.

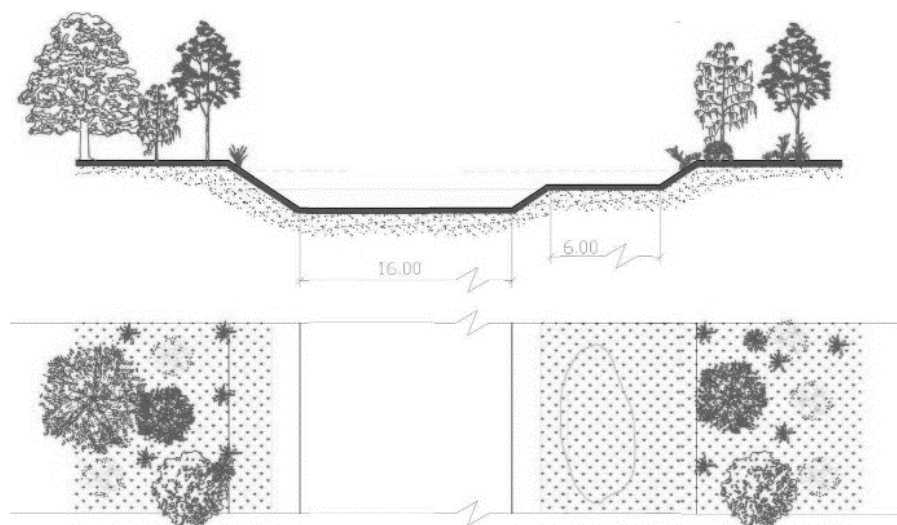


Fig. 78. Esquema-disseny de la secció de la riera de Canyars. Font: Estudi de la comunitat herpetològica als punts d'aigua i zones humides de Gavà, estat de les seves poblacions i estratègies de recuperació i gestió. UB, 2010

Annex 3. Els itineraris culturals: un futur per al nostre passat

Un exercici interessant per completar la reflexió ecològica sobre el territori del Delta és pensar en les noves formes de comunicació, en tant que podríem replantejar la forma d'utilitzar-les en els paisatges que s'han convertit en un escenari cultural. Em refereixo a les tecnologies de la informació, amb les quals podem informar sobre punts d'interès en línia i en tot moment.

Un exemple que s'està realitzant poc a poc és el Pla Director Urbanístic de les Colònies del Llobregat, una proposta per la revaloració de les colònies industrials com a forma de recuperar-les i potenciar un recorregut turístic cultural.

En aquest projecte s'ha repensat el model dels complexos d'habitatges per potenciar-los i atraure a nous habitants. No es tracta tant de preservar el patrimoni, sinó de posar-lo en valor per a que les futures generacions puguin gaudir-lo.

En el moment en que es va demanar un inventari de com restaven aquestes colònies després de la guerra civil, els arquitectes encarregats del projecte, entre ells Joaquim Sabaté, van proposar un projecte territorial on, al llarg d'un recorregut s'expliqués una història tal que: "El riu Llobregat, el més treballador d'Europa" en diversos capítols (en referència a que les indústries sempre s'hi ha recolzat i l'han utilitzat). A més de mostrar una sèrie d'elements arquitectònics que han contribuït a l'economia industrial a través del riu.

El riu acabarà sent, per tant, un eix cultural que ha acumulat molta història i això es mostrarà a través d'aquestes parades a cada colònia.

Aquesta mateixa idea podria, en un futur, aplicar-se al Delta. Tal com es veu a la fotografia de la dreta, on es podrien utilitzar senyals interactives i tecnologies com la realitat augmentada per veure el passat mentre seguim un itinerari. Amb aquests itineraris es podrien conèixer la història i la tradició alhora que es gaudiria en primera persona d'aquests paratges, de les autèntiques masies, dels camps i dels canals nets i rics en vegetació i fauna. Tot aquest sistema, al igual que en l'exemple, formalitzant una història continua i lligada que li donés coherència.



Fig. 80. Esquema d'organització del Parc de les colònies. Font: Pla Director Urbanístic de les Colònies del Llobregat. Barcelona. Generalitat de Catalunya. 2007.



Fig. 79. Fotografia d'un camí al costat dels horts. Font: www.laportadelDelta.cat/blog/

Annex 4. Esbós i perspectiva: El Pla Macià

El creixement de Barcelona cap al Delta del Llobregat va ser estructurat principalment per la Gran Via i la Plaça Espanya entre 1930 i 1950. En aquest període Le Corbusier i el GATCPAC redacten el Pla Macià, en un moment en que Barcelona ja annexada busca fora de les seves fronteres el creixement a la perifèria propera, plantejant així un creixement mitjançant els nuclis urbans i creant una escala metropolitana.

La urbanística inicia aquest repte amb esquemes molt oberts, plantejaments innovadors que superessin les idees tradicionals de la ciutat tancada, obrint les idees de la urbanística de la dispersió. El Pla Macià, incloïa un conjunt de projectes que segons Torres i Capell es poden reduir a 3:

1. Definir una **nova estructura de l'aglomeració metropolitana** naixent, basada en l'eix Gran Via i dos eixos laterals a 45° que connectarien els eixos fluvials del Llobregat i del Besòs.
2. **Nova idea d'edificació basada en la superposició dels sistemes:** el d'edificació, el de viari a diferents nivells, el de parcs i jardins o el d'equipament, entre d'altres. Aquesta superposició supera l'urbanisme tradicional de juxtaposició i addició.
3. **Superposició del projecte sobre el medi urbà i el paisatge**, per exemple en el port; on es superposa el projecte sobre la imatge de front marítim, amb esbossos i perspectives plenes de significat.

Amb aquestes idees, que volen traspasar els models tradicionals que utilitzen només anàlisis morfològics o d'estat per crear un ordre concret, el projecte passa de ser un criteri ordenador i racionalitzador a ser una idea d'estratègia que pot actuar sobre una realitat que evoluciona i canvia.

Però aquest pla a més, va aportar una nova forma de veure el territori, que es suportava en plànols de reconeixement del lloc i projectes sobre paper de ceba, amb la idea principal de perllongar eixos que integrassin els dos eixos fluvials que implicaven la lectura del lloc.

Eren dibuixos plens d'intencionalitat, que no tenien la precisió dels realitzats amb escaire i cartabó, però que mostraven molt bé les idees generals del projecte urbà apropant cada cop més la relació entre l'anàlisi no tant exhaustiu i metòdic, directament a la idea de projecte. Un exemple són els esbossos realitzats per Le Corbusier en el seu viatge en vaixell a Mallorca on representa el Front Marítim de Barcelona. En aquests dibuixos es comparaven les alçades i volums de l'existent i del projecte, amb els edificis emblemàtics de la ciutat posant en contacte les necessitats humanes, l'arquitectura i el paisatge.⁵¹

⁵¹ Informació extreta de: De Torres i Capell, Manuel. "La formació urbanística metropolitana de Barcelona. L'urbanisme de la diversitat.", 1999. Ed. AMB. Pàg. 15-16 i Pàg. 150-155

BIBLIOGRAFIA

Llibres

DE TORRES I CAPELL, Manuel. *La formació urbanística metropolitana de Barcelona. L'urbanisme de la diversitat*. Barcelona. Ed. Àrea Metropolitana de Barcelona, 1999.

GÓMEZ, Marga. *La formació d'una ciutat. El Prat de Llobregat*. Ed. Ajuntament del Prat, 1990.

GÓMEZ, Marga. *Associacionisme i cultura en una societat en transformació – El Prat 1910-1960*. Ed. Ajuntament del Prat, 2007

CODINA, Jaume. *Com neix un poble (El Prat 1718-1807)*. Ed. Setmanari <Prat>, 1969.

HOUGH, Michael. *Naturaleza y ciudad*. Barcelona, 1998

PIÑEIRO, Montserrat; RAMOS, Jordi; PUIGMALET, Joan. *Beca Jaume Codina de Recerca d'Història Local*. El Prat de Llobregat. Ed. Ajuntament del Prat, 2013

CODINA I VILÀ, Jaume. *El Delta del Llobregat i Barcelona. Gèneres i formes de vida dels segles XVI al XX*. Barcelona. Ed. Ariel, 1971.

CODINA i VILÀ, Jaume. *Delta del Llobregat. La gent del fang*. El Prat: 1965-1965. Granollers: Ed. Montblanc, 1966

El Baix Llobregat: història i actualitat ambiental d'un riu. Baix Llobregat. Ed. Aleu, 2004.

PALET I MARTÍNEZ, Josep Maria. *Estudi territorial del Pla de Barcelona. Estructuració i evolució del territori entre l'època ibero-romana i l'altmedieval segles II-I aC-X-XI dC*. Barcelona. Ed. Centre d'Arqueologia de la Ciutat, Institut de Cultura, 1994.

POÈTE, Marcel. *"Introduction a l'Urbanisme, l' evolution des villes, la leçon de l' histoire , l' antiquité"*. Editions Anthropos, Paris, Ed italiana, Turin, 1958.

PARCERISA, Josep. *Barcelona. Vigila el mar, vigila les muntanyes. Segle XX*. Ed. Montaber, 2014.

SABATÉ, Joaquim. *Proyectar el territorio en tiempos de incertidumbre*. Ed. UPC. 2008.

SABATÉ, Joaquim. *Patrimoni i projecte territorial. Colònies de Manresa i Delta del Llobregat*. Ed. Diputació de Barcelona. 2004.

SOLÀ-MORALES, Manuel de. *Diez lecciones sobre Barcelona*. Ed. COAC. 2008.

Articles / Tesis

EIZAGUIRRE, Xabier. Tesi doctoral. *El baix Llobregat: Espais oberts, territoris de la ciutat*. Ed. Papers, regió metropolitana de Barcelona. Núm. 19, setembre 1994, pàgs. 59-73.

SOLÀ-MORALES, Manuel de. *Un camp de coses*. AT Arquitectes de tarragona. N°19

BARBA, Rosa. *El proyecto del lugar*.

BUSQUETS, Joan. GÓMEZ, GÓMEZ, J.L. DE SOLÀ-MORALES, Manuel Un proyecto para el delta del Llobregat. Propuesta teòrica de ordenación del territorio del Delta del Llobregat, elaborado con ocasión de un concurso de ideas para un Centro de Comunicaciones junto a El Prat. Revista Jano Arquitectura. 1978. Pàg. 10-48.

ROA, Miquel. Article. *L'estructura física del Baix Llobregat: Els canvis dels sistemes de camins en els últims tres segles*. 1980.

ROA, Miquel. Article. *El Baix Llobregat, comarca o suburí?*

RIERA, Ignasi i BOTELLA, J. Article sobre la consciència comarcal. *El Baix Llobregat 15 años de lucha*. Ed. Blume, Barcelona. 1976. Pg. 44.

FERRET I PUJOL, Joan Lluís. Article. *Formació del delta del Llobregat*. Revista DD.AA. Patrimoni, història local i didàctica. Homenatge a Jaume Codina. Actes de les VI Jornades del Patrimoni del Baix Llobregat, Sant Feliu de Llobregat: Consell Comarcal del Baix Llobregat i Edicions del Llobregat, 2012. Pàg. 166-183.

SANS I MARGENET, Jaume. Article. *Aproximació a l'impacte ambiental del Pla Delta vers el delta del Llobregat*. Materials del Baix Llobregat. N. 15. 2009. Pàg. 31-37.

ALBA, Raúl i ASO, Carlos. Article. *El canal de la infanta: Vector de desarrollo económico, social y urbano de la comarca del Bajo Llobregat (Provincia de Barcelona), 1ª parte*. Ed. Cimbra. N. 381 Maig. 2008. Pàg. 26-34.

EIZAGUIRRE, Xabier. Article. *El Baix Llobregat: Espais oberts, territoris de la ciutat*. Ed. Papers, Regió Metropolitana. N. 29. 1994. Pàg. 59-73.

FOLCH, Ramón. MIRALLES, M. MIRACLE, Rosa. BECH, Jaume. Article. *Una reserva natural a les portes de Barcelona. El delta i els estanyes litorals del Llobregat*. Extret del Llibre blanc de la gestió de la natura als Països catalans. 1989.

SABATÉ, Joaquim. Article. *Parc agrari del Baix Llobregat*. Revista A ponent.

SABATÉ, Joaquim. Article. *En la identidad del territorio está su alternativa*. Revista I. T. N. 60. 2002. Pàg. 12-19.

G. BAUSA, Joan. Article. *El Pla delta, un riu de projectes*. Revista Espais. N. Octubre-Desembre. 2012.

FERRER, Amador. Article. *El Pla general metropolità de Barcelona. La versió de 1976*. Revista Papers. Regió Metropolitana de Barcelona. N. 28. 1997. Pàg. 43-54.

TARRAGÓ, Salvador. Article. *El "Pla Macià" o "La Nova Barcelona" 1931-1938*. Pàg. 24-36.

INOSTROZA, Susana. Tesis doctoral. *La herència de las trazas en la Ciudad existente. Geometría y continuidad en la morfogènesis del proyecto urbano contemporáneo*. Introducció.

SOLÀ-MORALES, Manuel. Article. *Un camp de coses (els buits de la metròpolis)*. Revista AT Arquitectes de Tarragona. Pàg. 3.

SANS, Jaume. T. HARO, Antoni. Publicació. *Toponímia i identitat al delta del Llobregat*. 2000.

CCRS Arquitectes. Projecte. *Pla especial del parc agrari del Baix Llobregat*. 1998.

Pàgines web

www.wikipedia.com

<http://parcs.diba.cat/>

<http://www.fundaciosigea.org/>

<http://m.elpratocult.elprat.cat/>

www.laportadeldelta.cat

www.aena.es

www.amicsdelprat.cat

